ACTA No. 93-2021

Acta de la sesión ordinaria No.93-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 13 de diciembre del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Alvarado Chávez, Sofía Beatriz García Romero y Karla Barahona Muñoz; directores de este Consejo; así como de los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno de la DGAC y la señora Karol Barrantes Bogantes, secretaria de actas.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 93-2021, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.93-2021.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 91-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 06 de diciembre del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 91-2021, del 06 de diciembre del 2021.

III.- CORRESPONDENCIA

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el resumen ejecutivo de la representación de Costa Rica ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de las gestiones realizadas del 25 de octubre al 12 de noviembre del 2021, considerando las decisiones relevantes para la Organización.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el resumen ejecutivo de la gestión de la representación de Costa Rica ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce la solicitud remitida, vía correo electrónico, para otorgar audiencia a los representantes de la Compañía AERIS Holding Costa Rica, para tratar el tema referente al desequilibrio financiero.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Otorgar audiencia a la compañía AERIS Holding Costa Rica en sesión extraordinaria que se realizará el jueves 16 de diciembre del 2021, a las 4:00 pm. ACUERDO FIRME.

IV.- ÓRGANO DIRECTOR

Este artículo corresponde a un proceso administrativo en desarrollo por lo que se trata de información confidencial, hasta que este concluya el proceso de resolución final se conocerá en el acta que corresponda.

V.- UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

Al ser las 17:32 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Ricardo Jiménez Paniagua.

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce el oficio CETAC-AIA-OF-199-2021, del 06 de diciembre del 2021, suscrito por el señor Ricardo Jiménez Paniagua, jefe de Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, en el que remite la solicitud de aprobación para el uso de procedimiento para la asignación de códigos de ordenamiento alfanumérico.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el procedimiento para la asignación de códigos de ordenamiento alfanumérico.

Al ser las 17:40 se retira de la sesión el señor Ricardo Jiménez Paniagua.

VI.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A– UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

Al ser las 17:41 ingresan a la sesión, de manera virtual, los señores Ronald Romero Méndez y Allen Vargas Rodríguez.

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2261-2021, del 08 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-TE-OF-0843-2021, del 08 de diciembre del 2021, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, en el que remite el informe relacionado con el pago de la factura 00100001010000004508 por concepto de reajustes de precios de obra, a nombre de Constructora Meco S.A. "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2261-2021, de la Dirección General y DGAC-DFA-RF-OF-0843-2021, de la Unidad de Recursos Financieros:

Con fundamento en el oficio No. DGAC-DA-IA-OF-0681-2021, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, el análisis y la revisión técnica y financiera realizada por la Unidad de Recursos Financieros a la factura No 00100001010000004508, correspondiente a los reajustes de precios del "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos", proceder con el trámite de pago por un monto bruto de ¢290,517,864.89 (doscientos noventa millones quinientos diecisiete mil ochocientos sesenta y cuatro colones con 89/100), y un monto neto de ¢284,930,982.88 (doscientos ochenta y cuatro millones novecientos treinta mil novecientos ochenta y dos colones con 88/100). a favor de Constructora Meco S.A. y autorizar a Dirección General a realizar los trámites que corresponden para realizar el pago a la empresa. ACUERDO FIRME.

Al ser las 18:14 se retira de la sesión el señor Allen Vargas Rodríguez.

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2176-2021, del 22 de noviembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Subdirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-RF-OF-0807-2021, del 22 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, sobre el informe relacionado al adendum para el pago de la factura 00100001010000004212, a nombre de Constructora Meco S.A. "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2176-2021, de la Dirección General y DGAC-DFA-RF-OF-0807-2021, de la Unidad de Recursos Financiero:

1- Modificar el artículo décimo de la sesión ordinaria 82-2021 para que el monto de ¢ 16,183,014.44 (dieciséis millones ciento ochenta y tres mil catorce colones con 44/100), correspondiente al IVA, se sume a los ¢396,483,856.91 (trescientos noventa y seis millones cuatrocientos ochenta y tres mil ochocientos cincuenta y seis colones con 91/100) para que el monto total por reconocer sea de ¢420,758,378.57 (cuatrocientos veinte millones setecientos cincuenta y ocho mil trescientos setenta y ocho colones con 57/100), menos el 2% de retención de renta, para un importe final de ¢412,666,871.35 (cuatrocientos doce millones seiscientos sesenta y seis ochocientos setenta y un colones con 35/100)

2- Solicitar a la Administración que realice las gestiones internas para que este tipo de situaciones no se repitan en el futuro. ACUERDO FIRME.

Al ser las 18:35 se retira de la sesión el señor Ronald Romero Méndez.

B.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2222-2021, del 23 de noviembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1511-2021, del 23 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Alexánder Vega Arce, asesor legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con el desalojo administrativo del hangar número 53 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, en contra de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-357825, representada por el señor Tilo Heinz Pfleidefer.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2222-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1511-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 02, a la cual se le asigna el número 207-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 207-2021 que resuelve:

1) Realizar intimación de desalojo administrativo del hangar número 53 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-357825, representada por el señor Tilo Heinz Pfleidefer, pues de conformidad con lo establecido en el artículo 10, incisos 2 y 3 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008), el permiso de uso en precario otorgado venció desde el 12 de enero de 2020, sin que a la fecha exista constancia de la solicitud de renovación, por lo que la ocupación de dicho hangar es irregular.

2) Otorgar a la compañía Aviar Sociedad Anónima un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje el hangar.

3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil que realice las gestiones administrativas necesarias para que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del hangar en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que están en dicho hangar.

4) Notifíquese al señor Tilo Heinz Pfleidefer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, a los correos electrónicos aviarsa@hotmail.com y info@seproacr.com. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2223-2021, del 02 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1547-2021, del 02 de diciembre del 2021, suscrito por la señora Marilaura González Trejos, asesora legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado al informe final de la investigación preliminar realizada para identificar y precisar eventuales irregularidades en nombramientos efectuados en la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, según el oficio número AI-061-2021, del 7 de abril de 2021, suscrito por el señor Óscar Serrano Madrigal, auditor general de la Auditoría Interna de la Dirección General de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2223-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1547-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 03, a la cual se le asigna el número 208-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 208-2021 que resuelve:

1) De conformidad con la investigación realizada se evidencia que los señores Alexánder Ramos Sánchez y Silvia Zúñiga Mena se encuentran nombrados en el puesto clase técnico aeronáutico AIS/MAP/C, ambos cumpliendo los requisitos establecidos en el Manual de Puestos.

2) En relación con el nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena en el cargo de jefe de la Unidad de Servicios de Información Aeronáutica, no se evidencia que el mismo generara un daño a la Administración o a

un tercero, sino que se realizó con el fin de no perjudicar a la institución, por cuanto ningún funcionario de la Unidad cuenta con los requisitos establecidos en el Manual de Puestos para ocupar esa jefatura.

La inopia se presenta cuando existe ausencia de candidatos con idoneidad comprobada para ocupar un determinado puesto. Ante esos supuestos y la ausencia de personas que cumplan todos los requisitos para ocupar el puesto y las circunstancias de urgencia y necesidad para satisfacer el servicio público lo requieran, podrán obviarse algunos requisitos del puesto para permitir el nombramiento.

3) El señor Marco López Zeledón lo que aparentemente procuró, con el nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena en el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, fue buscar un mayor beneficio para la Administración, ya que se requería que alguno de los funcionarios de la Unidad lo asumiera, sin embargo, ninguno cumplía con el requisito de la experiencia en el puesto de supervisor aeronáutico AIS/MAP B, por cuanto desde julio de 2020 esas plazas fueron eliminadas por el Ministerio de Hacienda. Es decir, no se logró evidenciar un dolo o culpa grave que pueda generar una responsabilidad del señor Marco López Zeledón, ni en ningún otro funcionario de la institución.

4) No se determina que exista ilegalidad en los nombramientos de los puestos investigados de la Unidad de Servicios de Información Aeronáutica. Tampoco hay mérito suficiente para responsabilizar a algún funcionario por el nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena en el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, quién realizó dichas funciones hasta el 31 de agosto de 2021.

5) Informar a la Auditoría Interna sobre el resultado de esta investigación preliminar.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2216-2021, del 30 de noviembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1536-2021, del 30 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Alexánder Vega Arce, asesor legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de renovación del permiso de uso en precario del espacio número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, requerido por la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-793404, representada por el señor Guido Edgar Guevara Aguirre, portador de la cédula de identidad número 8-0102-0346.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2216-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1536-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 04, a la cual se le asigna el número 209-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 209-2021 que resuelve:

1) Otorgar a la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-793404, representada por el señor Guido Edgar Guevara Aguirre, portador de la cédula de identidad número 8-0102-0346, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, la renovación del permiso de uso en precario del espacio número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros

cuadrados, para actividad privada, así como el resguardo de la aeronave matrícula TI-APD, cuya vigencia será de 5 (cinco) años a partir de su aprobación, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos mediante el oficio número DGAC-DA-OF-297-2021, del 02 de setiembre del 2021.

2) Notifíquese a la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, representada por el señor Guido Edgar Guevara Aguirre, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, por medio del correo electrónico jgiralt@giraltlex.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2231-2021, del 03 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1553-2021, del 03 de diciembre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con el archivo de la solicitud de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, para la suspensión por un período de un año de su certificado de explotación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2231-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1553-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 05, a la cual se le asigna el número 210-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 210-2021 que resuelve:

1. Archivar la solicitud registrada con el consecutivo de ventanilla única número VU-2289-2021, del 4 de octubre de 2021, suscrita por el señor José Ángel Guerra Laspiur, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-113428, para suspender por el plazo de un año el certificado de explotación y certificado operativo de su representada, toda vez que la compañía no cumplió con el requerimiento señalado por la Unidad de Asesoría Jurídica mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1435-2021, del 8 de noviembre de 2021, el cual se refería a la morosidad con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF) y el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS).

2.Notifíquese el presente acuerdo al señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico info@snhltda.com.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2226-2021, del 02 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1550-2021, del 2 de diciembre del 2021, suscrito por el señor Alexánder Vega Arce, asesor legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con recurso de reconsideración incoado por el señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la empresa

Aeroyate Sociedad Anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021, del 14 de julio de 2021, mediante la cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 117-2021, del 14 de julio de 2021, referente al reclamo administrativo incoado por dicha compañía.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2226-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1550-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 06, a la cual se le asigna el número 211-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 211-2021 que resuelve:

1) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración incoado por el señor Marco Montealegre Escalante, en su condición de apoderado generalísimo de la empresa Aeroyate Sociedad Anónima, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021, del 14 de julio de 2021, mediante la cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 117-2021, del 14 de julio de 2021, referente al reclamo administrativo incoado por dicha compañía, toda vez que su ocupación no fue resultado de una concesión, sino más bien de la simple tolerancia de la Administración, por lo cual no es viable la utilización del erario para resarcir mejoras generadas por el ocupante.

2) Dese por agotada la vía administrativa.

3) Notifíquese al señor Marco Montealegre Escalante, en su condición citada, por medio del correo electrónico pzuniga@eyalaw.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica y Departamento de Aeropuertos.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2230-2021, del 02 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1552-2021, del 02 de diciembre del 2021, suscrito por el señor Alexánder Vega Arce, asesor legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con recurso de reconsideración interpuesto por el señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-511636, contra el artículo doceavo de la sesión ordinaria 34-2021, del 10 de mayo de 2021, mediante el cual se aprobó la resolución número 68-2021, de las 19:08 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2230-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1552-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 07, a la cual se le asigna el número 212-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 212-2021 que resuelve:

1) Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, contra el artículo

doceavo de la sesión ordinaria 34-2021, del 10 de mayo de 2021, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 68-2021, de las 19:08 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, toda vez que el permiso de uso en precario venció el 03 de noviembre de 2020 y la solicitud de renovación o prórroga se presentó hasta el 12 de febrero de 2021, por lo cual esta deviene en extemporánea.

2) Dese por agotada la vía administrativa.

3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil que realice las gestiones administrativas necesarias para que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del espacio, una vez que quede en firme el proceso de desalojo.

4) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponde.

5) Notifíquese al señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico creyes@hyrabogadoscr.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2227-2021, del 02 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1549-2021, del 2 de diciembre del 2021, suscrito por el señor Alexánder Vega Arce, asesor legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con el recurso de reconsideración presentado por la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-004593, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 34-2021, del 10 de mayo de 2021, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 63-2021, de las 18:53 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 06 ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2227-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1549-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 08, a la cual se le asigna el número 213-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 213-2021 que resuelve

1) Rechazar por ser improcedente el recurso de reconsideración presentado por la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-004593, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 34-2021, del 10 de mayo de 2021, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 63-2021, de las 18:53 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 06 ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponde.

3) Notifíquese al señor Christian Alberto Cerdas Campos, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico ccerdas1106@yahoo.es. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2241-2021, del 06 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1567-2021, del 06 de diciembre del 2021, suscrito por el señor Alexánder Vega Arce, asesor legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con el recurso de reconsideración presentado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-016755, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria 44-2021, del 14 de junio del 2021, emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el cual se aprobó la resolución número 97-2021, de las 18:06 horas del 14 de junio de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del hangar ubicado en el lado aéreo (hangares del norte) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2241-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1567-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 09, a la cual se le asigna el número 214-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.214-2021 que resuelve:

1) Rechazar por ser improcedente el recurso de reconsideración presentado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-016755, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria 44-2021, del 14 de junio del 2021, emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el cual se aprobó la resolución número 97-2021, de las 18:06 horas del 14 de junio de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del hangar ubicado en el lado aéreo (hangares del norte) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

2) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponde.

3) Notifíquese al señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico ebaltodano@snhltda.com y/o g.araya@arcolegal.cr. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros y Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2209-2021, del 30 de noviembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la

Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1533-2021, del 30 de noviembre del 2021, suscrito por la señora Ana Irene Vega Sánchez, asesora legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de arreglo de pago presentado por el señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3- 10135782.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2209-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1533-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 10, a la cual se le asigna el número 215-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 215-2021 que resuelve:

1) Autorizar y suscribir un arreglo de pago con el señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101357825, para que cancele el monto de ¢8.481.608.83 (ocho millones cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos ocho con 83/100) por concepto de facturación adeudada al Consejo Técnico de Aviación Civil.

2) Se autoriza el pago en dieciocho cuotas mensuales, cada una por un monto ¢471.201,00 (cuatrocientos setenta y un mil doscientos uno con 00/100), pagaderas a partir del mes de diciembre de 2021, posterior a la formalización del arreglo de pago. A cada una de las cuotas mensuales se le aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo, en colones, establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable cada seis meses.

3) La compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101357825, deberá presentar una personería vigente y haber cancelado cualquier otra multa o deuda que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, así como las facturas pendientes, en ambos casos los montos deberán estar debidamente depositados en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil.

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

5) Girar las instrucciones a la Unidad de Recursos Financieros para que en caso de incumplimiento por parte de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica 3-101357825, informe a la Unidad de Asesoría Jurídica para que esta proceda a gestionar el cobro por la vía judicial.

6) Notifíquese al correo electrónico del señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, por medio de los correos electrónicos htbetontransportessa@gmail.com y theinzpfleiderer@hotmail.com. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2252-2021, del 08 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1577-2021, del 08 de diciembre del 2021, suscrito por la señora Damaris Solano Murillo, asesora legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, representada el señor Marco Montealegre Escalante, para la suspensión de todas las rutas de vuelos regulares (itinerados), efectiva a partir del 16 de diciembre de 2021 y hasta el 15 de febrero de 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2252-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1577-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 11, a la cual se le asigna el número 216-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 216-2021 que resuelve:

1) De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-191-2021, del 7 de diciembre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, para la suspensión temporal de los servicios aéreos regulares nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo, efectiva a partir de la 16 de diciembre de 2021 y hasta el 15 de febrero, 2022, en virtud del estado de emergencia por el Covid-19 y sus efectos en la industria aeronáutica, manteniendo únicamente la operación de los vuelos no regulares.

2) Solicitar a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima que, de previo a reiniciar la operación en las rutas señaladas, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, el itinerario respectivo, según la normativa y directrices vigentes.

3) Notifíquese al señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la empresa Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico mmonte@aerobell.com. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Operaciones Aeronáuticas. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2249-2021, del 07 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1560-2021, del 07 de diciembre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murilo Solano, asesora legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con los escritos registrados en los consecutivos de ventanilla única números VU-2404-2021-E, del 19 de octubre del 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge; VU 2572-2021-E, del 2 de noviembre de 2021 y VU-2607-2021, del 15 de noviembre de 2021, suscritos por el señor Tomás Nassar Pérez, ambos apoderados generalísimos de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante los cuales informaron

de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros, carga y correo en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, efectiva en los períodos que van del 1 de noviembre al 21 de diciembre de 2021 y del 5 de enero al 28 de febrero de 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2249-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1560-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 12, a la cual se le asigna el número 217-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 217-2021 que resuelve:

1. Conocer y dar por recibidos los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-2404-2021-E, del 19 de octubre del 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, y VU-2607-2021, del 15 de noviembre de 2021, suscritos por el señor Tomás Nassar Perez, ambos apoderados generalísimos de la compañía Jetblue Airways Corporation, cedula jurídica 3-012-557794, mediante los cuales informaron de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros, carga y correo de sus vuelos regulares, según el siguiente detalle:

Ruta: Los Angeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, efectiva para los períodos que van del 13 de noviembre al 21 de diciembre del 2021 y del 5 de enero al 28 de febrero de 2022.

Debido a que no se tramitó la solicitud por parte de la compañía de manera oportuna, este Consejo no da por recibida la suspensión de la ruta que va del 1 de noviembre al 13 de diciembre del 2021, debiendo la compañía, para futuras solicitudes de suspensión, ajustarse a los plazos establecidos en el ordenamiento jurídico, presentando las gestiones como la presente antes de que inicie el período de suspensión.

Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía Jetblue Airways Corporation podrá solicitar una prórroga cumpliendo con los debidos requisitos establecidos para tal fin.

2) Indicar a la compañía Jetblue Airways Corporation que, para el reinicio de las operaciones, deberá presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud y otras autoridades competentes.

3) Notificar a la señora Alina Nassar Jorge y al señor Tomas Nassar Perez, ambos apoderados generalísimos de la compañía Jetblue Airways Corporation, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2274-2021, del 13 de diciembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1593-2021, del 13 de noviembre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la elevación a

audiencia pública y permiso provisional de operación, referente a la solicitud de certificado de explotación y permiso provisional de operación de la compañía Air Transat AT Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-109085 representada por el señor Juan Ignacio Portela Palavicini, con el objetivo de brindar los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, con derechos de hasta quinta libertad del aire en las siguientes rutas: Toronto, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa. (YYZ-SJO-YYZ); Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa (YYZ-LIR-YYZ); Montreal, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa (YUL-SJO-YUL) y Montreal, Canadá– Liberia, Costa Rica y viceversa (YUL-LIR-YUL).

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2274-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1593-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1. Elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación de la compañía Air Transat AT Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-109085, representada por el señor Juan Ignacio Portela Palavicini, con el objetivo de brindar los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, con derechos de hasta quinta libertad del aire, en las siguientes rutas: Toronto, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa (YYZ-SJO-YYZ); Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa (YYZ-LIR-YYZ); Montreal, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa (YUL-SJO-YUL) y Montreal, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa (YUL-LIR-YUL).

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento del certificado de explotación, se autorice a la compañía Air Transat AT Inc. un permiso provisional de operación por un periodo de tres meses, para operar las rutas Toronto, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa (YYZ-SJO-YYZ), efectiva a partir del 16 de diciembre de 2021; Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa (YYZ-LIR-YYZ), efectiva a partir del 17 de diciembre de 2021; Montreal, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa (YUL-SJO-YUL), efectiva a partir del 16 de diciembre de 2021 y Montreal, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa. (YUL-LIR-YUL), efectiva a partir del 13 de diciembre de 2021.

Con fundamento en lo que establece el artículo 142 de la Ley General de la Administración Pública, así como el dictamen N°.C-189-2012, del 6 de agosto del 2012, emitido por la Procuraduría General de la República, y con fundamento en el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, el cual faculta a la administración a tomar acciones tendentes a garantizar el servicio público.

3. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-0289-2021, del 10 de diciembre de 2021, aprobar el registro de los itinerarios de la compañía Air Transat Inc. a partir del 13 de diciembre del 2021, de acuerdo con el siguiente detalle:

AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS

N°	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
Vuelo	Del	Al					
TSC500	13/12/2021	07/03/2022	LUNES	17:05		YUL-LIR	A321
TSC501					18:25	LIR-YUL	Neo
TSC500	14/03/2022	28/04/2022	LUNES	16:05		YUL-LIR	A321
TSC501					17:25	LIR-YUL	Neo

N°	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
Vuelo	Del	Al					
TSC400	17/12/2021	11/03/2022	VIERNES	17:05		YYZ-LIR	A321
TSC401					18:25	LIR-YYZ	Neo
TSC400	18/03/2022	01/04/2022	VIERNES	16:05		YYZ-LIR	A321
TSC401					17:25	LIR-YYZ	Neo

N°	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
Vuelo	Del	Al					
TSC600	17/02/2022	10/03/2022	JUEVES	17:05		YUL-LIR	A321
TSC601					18:25	LIR-YUL	Neo
TSC600	17/03/2022	31/03/2022	JUEVES	16:05		YUL-LIR	A321
TSC601					17:25	LIR-YUL	Neo

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N° Vuelo	Vigencia Del	Vigencia Al	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
TSC114	16/12/2021	10/03/2022	JUEVES	11:25		YYZ-SJO	A321
TSC115					12:25	SJO-YYZ	Neo
TSC114	17/03/2022	31/03/2022	JUEVES	10:25		YYZ-SJO	A321
TSC115					11:25	SJO-YYZ	Neo

N° Vuelo	Vigencia Del	Vigencia Al	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
TSC196	16/12/2021	10/03/2022	JUEVES	12:30		YUL-SJO	A321
TSC197					13:50	SJO-YUL	Neo
TSC196	17/03/2022	31/03/2022	JUEVES	11:30		YUL-SJO	A321
TSC197					12:50	SJO-YUL	Neo

N° Vuelo	Vigencia Del	Vigencia Al	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
TSC116	19/12/2021	06/03/2022	DOMINGO	12:25		YYZ-SJO	A321
TSC117					13:25	SJO-YYZ	Neo
TSC116	13/03/2022	03/04/2022	DOMINGO	11:25		YYZ-SJO	A321
TSC117					12:25	SJO-YYZ	Neo

N° Vuelo	Vigencia Del	Vigencia Al	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
TSC196	14/02/2022	07/03/2022	LUNES	12:30		YUL-SJO	A321
TSC197					13:50	SJO-YUL	Neo
TSC196	14/03/2022	25/04/2022	LUNES	11:30		YUL-SJO	A321
TSC197					12:50	SJO-YUL	Neo

4. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-0000-2021, del 10 de diciembre de 2021, aprobar el registro de las tarifas de la compañía Air Transat AT Inc. tal como se detalla:

CANADÁ COSTA RICA (CAD)

Publicado - ECO BUDGET - Nivel 1

Fecha vigencia: 12 de agosto 21 Issue: 6 Max : 365 días

RUTAS	Nombre de la Ruta
YUL - LIR	MONTREAL - LIBERIA
YUL - SJO	MONTREAL - SAN JOSE
YYZ - LIR	TORONTO - LIBERIA

YYZ - SJO	TORONTO - SAN JOSE

VIAJE SENCILLO BUDGET

Ida	20 diciembre – 07 enero	08 jan – 19 dec
J *Club*	JHCFX1SO	JJCFX1SO
	1440	950
C *Club*	CHCFX1SO	CJCFX1SO
	990	570
D *Club*	DHCSD1SO	DJCSD1SO
	660	390
F *Club*	FHCSD1SO	FJCSD1SO
	550	260
Y Eco		
	N/A	N/A
S Eco	SHBGT1SO	SJBGT1SO
	1080	740
K Eco	KHBGT1SO	KJBGT1SO
	930	570
A Eco	AHBGT1SO	AJBGT1SO
	800	470
R Eco	RHBGT1SO	RJBGT1SO
	700	400
B Eco	BHBGT1SO	BJBGT1SO
	650	350
Z Eco	ZHBGT1SO	ZJBGT1SO
	610	320
T Eco	THBGT1SO	TJBGT1SO
	570	290
H Eco	HHBGT1SO	HJBGT1SO
	530	260
I Eco	IHBGT1SO	IJBGT1SO
	490	240

L Eco	LHBGT1SO	LJBGT1SO
	450	220
M Eco	MHBGT1SO	MJBGT1SO
	410	200
W Eco	WHBGT1SO	WJBGT1SO
	370	180
U Eco	UHBGT1SO	UJBGT1SO
	330	160
N Eco	NHBGT1SO	NJBGT1SO
	290	140
P Eco	PHBGT1SO	PJBGT1SO
	250	120
E Eco	EHBGT1SO	EJBGT1SO
	210	110
V Eco	VHBGT1SO	VJBGT1SO
	170	100
O Eco	OHBGT1SO	OJBGT1SO
	140	90
X Eco	XHBGT1SO	
	110	N/A
Q Eco		
	N/A	N/A

CANADÁ A COSTA RICA (CAD)

Publicado - ECO STANDARD - Nivel 2

Fecha vigencia: 12 de agosto 21 Issue: 6 Max : 365 días

RUTAS

YUL - LIR	MONTREAL - LIBERIA
YUL - SJO	MONTREAL - SAN JOSE
YYZ - LIR	TORONTO - LIBERIA
YYZ - SJO	TORONTO - SAN JOSE

VIAJE SENCILLO STANDARD

Ida	20dec - 07jan	08jan - 19dec
J *Club*		
	N/A	N/A
C *Club*		
	N/A	N/A
D *Club*		
	N/A	N/A
F *Club*		
	N/A	N/A
Y Eco		
	N/A	N/A
S Eco	SHSTD1SO	SJSTD1SO
	1140	800
K Eco	KHSTD1SO	KJSTD1SO
	990	630
A Eco	AHSTD1SO	AJSTD1SO
	860	530
R Eco	RHSTD1SO	RJSTD1SO
	760	460
B Eco	BHSTD1SO	BJSTD1SO
	710	410
Z Eco	ZHSTD1SO	ZJSTD1SO
	670	380
T Eco	THSTD1SO	TJSTD1SO
	630	350
H Eco	HHSTD1SO	HJSTD1SO
	590	320
I Eco	IHSTD1SO	IJSTD1SO
	550	300
L Eco	LHSTD1SO	LJSTD1SO
	510	280

M Eco	MHSTD1SO	MJSTD1SO
	470	260
W Eco	WHSTD1SO	WJSTD1SO
	430	240
U Eco	UHSTD1SO	UJSTD1SO
	390	220
N Eco	NHSTD1SO	NJSTD1SO
	350	200
P Eco	PHSTD1SO	PJSTD1SO
	310	180
E Eco	EHSTD1SO	EJSTD1SO
	270	170
V Eco	VHSTD1SO	VJSTD1SO
	230	160
O Eco	OHSTD1SO	OJSTD1SO
	200	150
X Eco	XHSTD1SO	
	170	N/A
Q Eco		
	N/A	N/A

CANADÁ COSTA RICA (CAD)

Publicado - ECO FLEX - Nivel 3

Fecha vigencia: 12 de agosto 21 Issue: 6 Max: 365 días

RUTAS

YUL - LIR	MONTREAL - LIBERIA
YUL - SJO	MONTREAL - SAN JOSE
YYZ - LIR	TORONTO - LIBERIA
YYZ - SJO	TORONTO - SAN JOSE

VIAJE SENCILLO FLEX

Ida	20dec - 07jan	08jan - 19dec
J *Club*		
	N/A	N/A
C *Club*		
	N/A	N/A
D *Club*		
	N/A	N/A
F *Club*		
	N/A	N/A
Y Eco	YHFLX1SO	YJFLX1SO
	1335	1065
S Eco	SHFLX1SO	SJFLX1SO
	1235	895
K Eco	KHFLX1SO	KJFLX1SO
	1085	725
A Eco	AHFLX1SO	AJFLX1SO
	955	625
R Eco	RHFLX1SO	RJFLX1SO
	855	555
B Eco	BHFLX1SO	BJFLX1SO
	805	505
Z Eco	ZHFLX1SO	ZJFLX1SO
	765	475
T Eco	THFLX1SO	TJFLX1SO
	725	445
H Eco	HHFLX1SO	HJFLX1SO
	685	415
I Eco	IHFLX1SO	IJFLX1SO
	645	395
L Eco	LHFLX1SO	LJFLX1SO
	605	375

M Eco	MHFLX1SO	MJFLX1SO
	565	355
W Eco	WHFLX1SO	WJFLX1SO
	525	335
U Eco	UHFLX1SO	UJFLX1SO
	485	315
N Eco	NHFLX1SO	NJFLX1SO
	445	295
P Eco	PHFLX1SO	PJFLX1SO
	405	275
E Eco	EHFLX1SO	EJFLX1SO
	365	265
V Eco	VHFLX1SO	VJFLX1SO
	325	255
O Eco	OHFLX1SO	OJFLX1SO
	295	245
X Eco	XHFLX1SO	
	265	N/A
Q Eco		
	N/A	N/A

COSTA RICA A CANADÁ (USD)

Publicado - BUDGET - Nivel 1

10 de diciembre de 2021	Issue: 6	Max: 365 días
RUTAS		
LIR - YUL	LIBERIA - MONTREAL	
LIR - YYZ	LIBERIA - TORONTO	
SJO - YUL	SAN JOSE - MONTREAL	
SJO - YYZ	SAN JOSE - TORONTO	

VIAJE SENCILLO BUDGET

Ida	20 dec – 07 jan	08 jan – 19 dec
J *Club*	JHCFX1SO	JJCFX1SO
	1440	950
C *Club*	CHCFX1SO	CJCFX1SO
	990	570
D *Club*	DHCSD1SO	DJCSD1SO
	660	390
F *Club*	FHCSD1SO	FJCSD1SO
	550	260
Y Eco		
	N/A	N/A
S Eco	SHBGT1SO	SJBGT1SO
	1080	740
K Eco	KHBGT1SO	KJBGT1SO
	930	570
A Eco	AHBGT1SO	AJBGT1SO
	800	470
R Eco	RHBGT1SO	RJBGT1SO
	700	400
B Eco	BHBGT1SO	BJBGT1SO
	650	350
Z Eco	ZHBGT1SO	ZJBGT1SO
	610	320
T Eco	THBGT1SO	TJBGT1SO
	570	290
H Eco	HHBGT1SO	HJBGT1SO
	530	260
I Eco	IHBGT1SO	IJBGT1SO
	490	240
L Eco	LHBGT1SO	LJBGT1SO
	450	220
M Eco	MHBGT1SO	MJBGT1SO
	410	200
W Eco	WHBGT1SO	WJBGT1SO

	370	180
U Eco	UHBGT1SO	UJBGT1SO
	330	160
N Eco	NHBGT1SO	NJBGT1SO
	290	140
P Eco	PHBGT1SO	PJBGT1SO
	250	120
E Eco	EHBGT1SO	EJBGT1SO
	210	110
V Eco	VHBGT1SO	VJBGT1SO
	170	100
O Eco	OHBGT1SO	OJBGT1SO
	140	90
X Eco	XHBGT1SO	
	110	N/A
Q Eco		
	N/A	N/A

5. Notifíquese el presente acuerdo al señor Juan Ignacio Portela Palavicini, apoderado generalísimo de la compañía Air Transat AT Inc., al edificio Jali, 2do piso, 200 sur de la Estación de Servicios JSM, calle 3, avenida 16, Alajuela, Costa Rica; y al correo electrónico juan.portela@aeroservicioscr.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO

El director Coto Fernández, indica que con alguna frecuencia se observa que las solicitudes de las empresas para modificación de itinerarios y rutas se presentan fuera de los plazos establecidos y que este Consejo ha ido flexible tomando en cuenta las variaciones no programadas que ha generado la pandemia por el COVID-19, no obstante lo anterior, es necesario hacer un recordatorio a los operadores aéreos para que se ajusten a los plazos establecidos y, en consecuencia, presentar en los tiempos definidos las solicitudes con todos los requisitos, con el propósito de que este Consejo pueda resolver en forma oportuna.

Discutido el tema, se **ACUERDA**: Solicitar a la Dirección General que realice un recordatorio a los operadores aéreos para que sus solicitudes para modificar rutas e itinerarios se realicen cumpliendo con los plazos y requisitos establecidos. ACUERDO FIRME.

ACTA No. 93-2021

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS VEINTE HORAS CON TREINTA Y CUATRO MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRIGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCIA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO ALVARADO CHAVES

KARLA BARAHONA MUÑOZ

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 93-2021

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 93-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	13 de diciembre del 2021
Hora:	5:00 p.m.

Se convoca a reunión a los señores miembros del CETAC

Sr. Olman Elizondo Morales	Presidente CETAC
Sr. William Rodríguez López	Vicepresidente CETAC
Sra. Sofía Beatriz García Romero	Secretaria CETAC
Sra. Karla Barahona Muñoz	Directora CETAC
Sr. Daniel Araya Barquero	Director CETAC
Sr. Gustavo Alvarado Chaves	Director CETAC
Sr. Gonzalo Gerardo Coto Fernández	Director CETAC
Sr. Álvaro Vargas Segura	Director General
Sr. Luis Miranda Muñoz	Subdirector General
Sr. Óscar Serrano Madrigal	Auditor General

Al asesor
Sr. Mauricio Rodríguez Fallas — Jefe de la Asesoría Jurídica

Secretaria
Sra. Karol Barrantes Bogantes — Secretaria de actas

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación del acta de la sesión No.91 -2021

III.-CORRESPONDENCIA

1.- Resumen ejecutivo de la gestión de la representación de Costa Rica ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

IV.-ÓRGANO DIRECTOR

1.- Informe final del procedimiento administrativo contra la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima.

V.-UNIDAD ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

1.- Informe relacionado con la solicitud de aprobación para el uso de procedimiento para la asignación de códigos de ordenamiento alfanumérico.

VI.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.-UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

A.1.- Informe relacionado con el pago de la factura 00100001010000004508 por concepto de Reajustes de Precios de Obra a nombre de Constructora Meco S.A, "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos."

A.2- Informe relacionado con el adendum pago de la factura 00100001010000004212 a nombre de Constructora Meco S.A, "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos" (este asunto quedó en estudio en la sesión 92-2021).

B.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

B.1.- Informe relacionado con el desalojo administrativo hangar número 53 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma contra la compañía Aviar Sociedad Anónima.

B.2.- Informe relacionado con la investigación preliminar por la denuncia presentada ante la Auditoría Interna, por supuestos nombramientos irregulares en la Unidad Servicios de Información Aeronáutica.

B.3.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima para la renovación del permiso de uso en precario del espacio número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

B.4.- Informe relacionado con el de archivo de la solicitud de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, para la suspensión de su certificado de explotación.

B.5.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 53- 2021 del 14 de julio de 2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

B.6.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, con el procedimiento para el desalojo del espacio 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

B.7.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria número 34-2021 del 10 de mayo de 2021.

B.8.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 44-2021 del 14 de junio del 2021, emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil,

B.9.- Informe relacionado con la solicitud de arreglo de pago presentado por el señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3- 10135782.

B.10.- Informe relacionado la suspensión vuelos de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima

B.11.- Informe relacionado con la solicitud de suspensión de la ruta LAX-SJO-LAX, operada por la compañía Jetblue Airways Corporation.

VII.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VIII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

No.207-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:42 horas del 13 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce proceso de desalojo administrativo del permiso de uso en precario del hangar número 53 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma en contra de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-357825, representada por el señor Tilo Heinz Pfleidefer.

Resultandos

Primero: Que mediante artículo décimo de la sesión ordinaria número 82-2016 del 9 de noviembre de 2016, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 205-2016 de las 18:45 horas del 9 de noviembre de 2021, mediante la cual le otorgó el permiso de uso en precario del hangar número 55 (actualmente 53) del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, a la compañía Aviar Sociedad Anónima, para brindar la actividad de taller de servicio de mantenimiento aeronáutico OMA-RAC-145, con una vigencia igual a la de su certificado de explotación, es decir, hasta el 12 de enero de 2020.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-388-2021 del 5 de noviembre de 2021, el Departamento de Aeropuertos recomendó lo siguiente:

"(...)

Por medio de correo electrónico de fecha 25 de octubre del 2021 se procedió a solicitar al Proceso de Certificación Aeronáutica indicar si la empresa presentó una solicitud de renovación del Certificado de Explotación otorgado por medio del artículo décimo de la sesión ordinaria N°78-2014 del 03 de diciembre del 2014, lo que en respuesta manifiesta lo siguiente:

A fecha 11 de enero de 2021 el señor Thilo Heinz Gerente General de AVIAR presento una solicitud de renovación (ver adjunto), luego de que la compañía permaneció mucho tiempo inactiva, a lo que se le indico que debía someterse a un proceso normal de certificación (5 fases).

A esta fecha no se ha presentado ninguna nota dando continuidad a la gestión.

Posteriormente, el Departamento de Aeronavegabilidad remite un correo con fecha 26 de octubre del 2021 en la que se cita:

Buenos días, referente a su consulta le informo que El 10 de diciembre de 2019 se efectuó reunión con el señor Tilo Pfleidefer, participando el Departamento Legal y Transporte Aéreo para indicarle el cumplimiento que se debe de seguir para renovar el Certificado de Explotación de AVIAR S.A.

El 30 de enero de 2020 el Departamento de Asesoría Jurídica le notificó al señor Thilo Heiz P. Apoderado Generalísimo por medio del oficio número DGAC-AJ-OF-0106-2020 ***PREVENCION DE VENCIMIENTO DE CERTIFICADO DE EXPLOTACION*** *el cual vencía el 12 de enero de 2020.*

El 23 de enero de 2020 el Departamento de Aeronavegabilidad le notifica por medio del oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0049-2020, la OMA AVIAR S.A. no está cumpliendo con la Estructura Organizacional requerida para su Operación.

Durante el proceso se le ha notificado por los diferentes departamentos las no conformidades encontradas en la documentación presentada, sin embargo, desde el mes de agosto de 2020 el señor Thilo Heiz P. no se ha comunicado con este departamento para continuar con el proceso de renovación.

Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos en apego a los principios de eficiencia, oportunidad, conveniencia, razonabilidad y economía procesal procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual del hangar N°53 que el mismo incumple con el Reglamento para la asignación de espacios, Decreto Ejecutivo ***34849-MOPT****, artículo N°10, incisos 2 y 3 por no contar con un contrato de permiso de uso vigente, toda vez que no solicitó la renovación del Certificado de Explotación y del permiso de uso en precario del hangar N°53 a su vencimiento el cual se encuentra vencido desde el 12 de enero del 2020".*

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

La presente resolución versa sobre la ocupación por parte de la empresa Aviar Sociedad Anónima del hangar número 53 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

III. Sobre la figura de la revocatoria

Los bienes demaniales o dominicales son aquellos afectados al régimen jurídico especial de propiedad o dominio público, cuyas características son la inalienabilidad, la inembargabilidad y la imprescriptibilidad.

Por su parte, el dominio público se encuentra integrado por bienes que manifiestan, por voluntad expresa del legislador, un destino especial de servir a la comunidad y al interés público. Son los llamados bienes dominicales, bienes demaniales, bienes o cosas o bienes públicos, que no pertenecen individualmente a los particulares y que están destinados a unos usos públicos y sometidos a un régimen especial, fuera del comercio de los hombres.

Es decir, afectados por su propia naturaleza y vocación, en consecuencia, esos bienes pertenecen al Estado en el sentido más amplio del concepto, están afectados al servicio que prestan y que invariablemente es esencial en virtud de norma expresa.

Características de estos bienes, es que son inalienables, imprescriptibles, inembargables, no pueden hipotecarse ni ser susceptibles de gravamen en los términos del Derecho Civil y la acción administrativa sustituye a los interdictos para recuperar el dominio. Como están fuera del comercio, estos bienes no pueden ser objeto de posesión, aunque se puede adquirir un derecho al aprovechamiento, aunque no un derecho a la propiedad.

Entonces, la única forma de que un particular puede alegar algún tipo de derecho (aunque restringido) es que la Administración le haya otorgado una concesión o un permiso de uso en precario.

Los permisos de uso se constituyen como simples autorizaciones de la Administración para utilizar bienes públicos, que no requieren necesariamente de una contraprestación y pueden ser revocados unilateralmente en cualquier momento por parte de la Administración, mediante acto debidamente motivado, en tanto son otorgados en precario.

Sobre la figura del permiso de uso, mediante sentencia número 2306-91 de las 14:43 horas, del 6 de noviembre de 1991, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

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

Por su parte, el permiso de uso puede definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento sin derecho a resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado.

El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso. Se trata de un derecho de carácter precario, producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de su poder discrecional. Incluso se ha afirmado que los permisos no generan un derecho en cabeza del permisionario, sino que representan un interés legítimo en la esfera de su disposición.

En el mismo sentido, para mayor abundamiento en el tema, mediante sentencia número 2777-98 de las 11:27 horas del 24 de abril de 1998, el Tribunal Constitucional indicó lo siguiente:

> *"... el permiso de uso constituye básicamente un acto de voluntad unilateral de la Administración Pública, que por razones de conveniencia y en forma temporal permite que un administrado disfrute a título precario de un bien de dominio público, no sometido al*

comercio de los hombres y que, como tal, puede ser revocado por la misma Administración sin responsabilidad, siempre y cuando se cumpla con lo estipulado en el artículo citado. En ese sentido el permiso de uso se caracteriza por ser un acto esencialmente unilateral de la Administración justificado en circunstancias que se ubican dentro de la esfera del poder discrecional, que pone en manos del particular el dominio útil del bien, reservándose el Estado el dominio directo sobre la cosa. Tal y como esta Sala en forma reiterada ha dispuesto, los permisos de uso poseen una característica especial: la precariedad, que le es consustancial y que alude a la posibilidad de que la Administración lo revoque en cualquier momento, sin indemnización alguna, si llegare a existir una contraposición de intereses entre el fin del bien y el permiso otorgado, en cuyo caso debe prevalecer el uso dado por el ordenamiento o la necesidad del estado de ocupar plenamente el bien".

Sobre el mismo tema, mediante sentencia número 1332-2015 de las catorce horas y cincuenta minutos del veintitrés de julio del dos mil quince, el Juzgado Contencioso Administrativo indicó lo siguiente:

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

(Lo destacado es del original)

Así, tenemos que los permisos de uso se encuentran regulados en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, cuyo texto dispone lo siguiente:

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

Por su parte, el numeral 169 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa señala lo siguiente:

> *"Artículo 169. —Permiso de uso. En los bienes de dominio público la Administración podrá otorgar permisos de uso, los cuales serán motivados en razones de oportunidad o conveniencia para el interés general, siempre y cuando no implique una desmejora en la disposición del bien.*
>
> *En todo caso se entenderán otorgados a título precario, por lo que podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración. La revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación".*

Con base en lo anterior, tenemos que en aquellos casos en los que se advierta que lo otorgado o acordado -independiente del nombre o denominación que se haya utilizado en el texto del respectivo documento- fue un permiso de uso del dominio público, por concederse un simple beneficio de aprovechamiento de un inmueble de la Administración, entonces dichos actos podrían ser revocados unilateralmente por parte de ésta al demostrarse la existencia de razones de oportunidad y conveniencia que justifiquen dicho acto, sin responsabilidad de la Administración y sin necesidad de realizar un procedimiento administrativo al efecto.

Claro está, se requiere que tal revocatoria se realice mediante un acto debidamente motivado, donde se expongan los motivos de interés en los que se funda, ello para cumplir con el mandato contenido en los arriba transcritos artículos 154 de la Ley General de la Administración Pública y 169 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, que prohíben que tal revocatoria sea arbitraria, es decir, en forma antojadiza o injustificada.

Asimismo, para ajustarse al mandato legal contenido en esa misma norma, debe otorgarse un plazo prudencial y razonable para que el particular pueda ajustarse a esa decisión de la Administración, de tal suerte que la revocatoria no pueda acusarse de intempestiva.

La revocación, tal y como indica la norma, no puede realizarse de forma arbitraria o intempestiva, sino que tal actuación deberá llevarse a cabo de forma que le garantice al interesado, un plazo prudencial para el posterior desalojo.

Ese aspecto ya fue objeto de análisis por parte de la Sala Constitucional, mediante la sentencia número 2306-91 citada, en la cual ésta señaló lo siguiente:

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

Asimismo, mediante sentencia número 11739-02 de fecha 13 de diciembre de 2002, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"Aun cuando el permiso inicialmente otorgado al recurrente podía ser revocado sin responsabilidad de la Administración por tratarse de un permiso de uso del dominio público, estima esta Sala que en el caso concreto sí se produjo la violación alegada por el recurrente, toda vez que no se cumplió lo dispuesto en la norma anteriormente transcrita en cuanto a que el acto de revocatoria no debe ser intempestivo".*

Para mayor abundamiento respecto a la revocatoria de los permisos de uso en precario, mediante la resolución número 321-2011 de las nueve horas cincuenta y cinco minutos del nueve de setiembre de dos mil once, la Sección Tercera del Tribunal Contencioso Administrativo indicó lo siguiente:

> *"... De manera que, esa revocatoria, como medio de extinción del acto administrativo de otorgamiento del permiso, procede por razones de oportunidad, conveniencia o mérito, **y sin responsabilidad para la Administración**, como lo dispone el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública, cuando exista una discordancia grave entre los efectos del acto y el interés público, y podrá fundamentarse en circunstancias sobrevenidas, inexistentes y desconocidas al momento de dictarse el acto que se pretende revocar. No obstante, lo anterior, se advierte que **esa revocación no puede darse de manera intempestiva o arbitraria**, pues existe la obligación de dar en todos los casos, un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de la revocación, en los términos previstos en los artículos 152, 153 y 154 de la Ley General de Administración Pública. Asimismo, queda claro que, para la revocatoria de un permiso de uso de bien de dominio público, **aun cuando no resulta necesario iniciar un procedimiento ordinario**, es lo cierto que la decisión debe adecuarse en todo a lo dispuesto en el citado numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública, que exige que la misma no sea **arbitraria ni intempestiva**, de manera que en los supuestos en los que la Administración actúe sin cumplir estos dos elementos enunciados, puede estimarse la infracción del procedimiento mínimo establecido en el ordenamiento...*
>
> *... En virtud de lo cual, en los supuestos de revocatoria de permisos de bienes de dominio público -como el caso en estudio-, **no resulta necesaria ni pertinente la realización de un***

procedimiento ordinario administrativo, en los términos regulados en el artículo 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública...

... para dar por terminado un permiso de uso de bien de dominio público, ***debe de dársele al administrado que verá modificada su situación jurídica con la decisión final de revocatoria, un ámbito -aunque sea reducido-, que le permita ejercer su defensa y oposición, previo a la adopción del acto final****. Lo dicho resulta coincidente con el propio texto del artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, que exige* ***que la revocatoria no sea intempestiva****, condición que se debe entender en un doble sentido, a saber, que debe de dársele un plazo prudencial al administrado para ejecutar la decisión, que, por práctica administrativa, ha coincidido con el plazo previsto para la interposición de los respectivos recursos (impugnación); ... "*

(Lo destacado es del original)

Partiendo de lo anterior, se concluye que el permiso de uso puede ser revocado unilateralmente por las autoridades de la Dirección General de Aviación Civil, ante la existencia de intereses superiores, actuación que deberá llevarse a cabo de forma que le garantice al interesado que el acto de revocatoria no sea arbitrario ni intempestivo.

La acción de comentario, por las razones que expresamos supra no genera responsabilidad para la Administración, mucho menos el deber de indemnizar a quienes se vean afectados. Valga indicar, que esta postura ha sido sostenida por la Procuraduría General de la República, pues mediante dictamen número C-081-98 del 05 de mayo de 1998 y opinión jurídica número OJ-002-1999 del 06 de enero de 1999, ésta indicó lo siguiente:

"En cambio, cuando el administrado utiliza el bien por tener un permiso de uso, de acuerdo con el artículo 154 de ese mismo cuerpo normativo, éste es a título precario y, por lo tanto, la revocación de ese permiso no hace surgir la responsabilidad del Estado. Eso sí, esa revocación no debe ser realizada en forma intempestiva".

Asimismo, sobre el tema de las competencias, el artículo 88 de la Ley General de Aviación Civil indica que "*todos los aeródromos y aeropuertos civiles del país están sujetos al control, inspección y vigilancia de la Dirección General de Aviación Civil*", por lo que la Dirección General por medio de la Unidad de Coordinación de Aeropuertos, se encuentra en la obligación de velar por el uso correcto de los aeropuertos y hangares del país.

El artículo 94 de la norma en cita señala que "*en los aeródromos y aeropuertos civiles la autoridad superior en lo que concierne al régimen interno respectivo, será ejercida por el Consejo Técnico de Aviación Civil y su administración estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil*".

Al mismo tiempo, mediante sentencia número 5388-93 del 26 de octubre de 1993, la Sala Constitucional se pronunció en el sentido de que:

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

En cuanto a la regulación de los espacios se debe indicar que mediante dictamen número 1815 del 27 de junio de 2006, la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República recomendó que:

*"**Que en criterio de la Contraloría General de la República considera prudente y razonable que se regule la actividad a través de un reglamento en el cual se detalle la aplicación del permiso de uso**, en donde se garantice el acceso a todos los interesados en plano de igualdad, se establezcan reglas claras de concurso y se resuelvan los problemas prácticos que se puedan presentar, como lo podría ser la situación de personas que tengan por muchos años el disfrute de esos espacios, la asignación de espacios disponibles en futuras ampliaciones, la fiscalización que le corresponde a la Administración sobre la correcta utilización del bien dado en uso, así como cualquier otra que pueda representar una oportunidad de mejora en la adecuada utilización de ese tipo de espacio".*

(El subrayado y la negrita no son del original)

En este sentido, mediante artículo 25 de la sesión ordinaria 17-2008 del 02 de marzo de 2008, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 06 de mayo de 2008), mismo que se publicó en La Gaceta número 221 del viernes 14 de noviembre de 2008, el cual, en su artículo 5 señala lo siguiente:

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

Asimismo, en el artículo 10 de esta norma indica lo siguiente:

*"Artículo 10. —**Causas de extinción de los permisos de uso y contratos:** Los permisos de uso y contratos suscritos sobre espacios de dominio público en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma se tendrán por extinguidos y se procederá a su desalojo en los siguientes casos:*

1. Cuando se revoquen por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública.

2. Por expiración del plazo por el que fue otorgado el permiso de uso o firmado el contrato de uso.
3. Cuando no exista ningún tipo de solicitud presentada ante el Consejo Técnico de Aviación Civil o la Dirección General de Aviación Civil, para que se le otorgue, prorrogue o renueve el permiso de uso, el certificado de explotación, el certificado operativo o se realice la recertificación de la empresa.
4. Cuando se compruebe administrativa o judicialmente que el espacio concedido ha sido subarrendado, vendido, donado, prestado o de alguna forma haya salido del uso de la persona física o jurídica a la cual se le autorizó el dominio útil.
5. Cuando sin autorización de la autoridad concedente el fin para el que fue autorizado el uso del dominio público haya sido variado.
6. Falta de pago de una mensualidad del canon fijado".

(Lo subrayado y resaltado no es del original)

IV. Sobre el caso concreto

En el presente asunto, la compañía Aviar Sociedad Anónima, en su condición de operador aeronáutico comercial, solicitó la ocupación del hangar 55 (actualmente 53) del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para desarrollar una actividad de taller de servicio de mantenimiento aeronáutico OMA-RAC-145, con una vigencia igual a la de su certificado de explotación, el cual, venció el 12 de enero del 2020, por lo tanto, se encuentra vencido y no consta solicitud de renovación previo a su vencimiento.

Por su parte, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-388-2021 del 5 de noviembre de 2021, el Departamento de Aeropuertos rindió criterio bajo el cual sustenta técnicamente la solicitud de desalojo administrativo.

En razón de lo anterior, y de conformidad con lo señalado en el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008), la ocupación de la empresa Aviar Sociedad Anónima no cumple con los requisitos, por lo tanto, se deberá proceder con el proceso de desalojo administrativo a fin de que la Administración recupere el hangar permisionado y pueda disponer como mejor corresponda, según sus potestades y acorde al fin público de dicho bien demanial.
Cabe mencionar que, de conformidad con el artículo 146 de la Ley General de Administración Pública, la Administración tiene la potestad de ejecutar por sí, sin incurrir a los tribunales, los actos administrativos eficaces, válidos o anulables, aún en contra la voluntad del administrado, de modo tal que la interposición inclusive, de recursos en contra de lo eventualmente resuelto no tiene efecto suspensivo, a menos que el servidor lo haya dictado, su superior jerárquico, la autoridad que decide el recurso o el órgano jurisdiccional que decide el conflicto, ordene suspender la ejecución cuando esta pueda causar perjuicios graves o de difícil recuperación, o cuando se trate de actos ineficaces o absolutamente nulos.

En caso de incumplimiento, el artículo 149, inciso 2) del mismo cuerpo normativo establece lo siguiente:

"2. En caso de cumplimiento forzoso la Administración obtendrá el concurso de la policía y podrá emplear la fuerza pública dentro de los límites de lo estrictamente necesario. La

Administración podrá a este efecto decomisar bienes y clausurar establecimientos mercantiles".

Al respecto, el artículo 154 de la Ley General de Administración Pública indica lo siguiente:

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

Por su parte, el numeral 169 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa señala lo siguiente:

> *"Artículo 169. —Permiso de uso. En los bienes de dominio público la Administración podrá otorgar permisos de uso, los cuales serán motivados en razones de oportunidad o conveniencia para el interés general, siempre y cuando no implique una desmejora en la disposición del bien.*
>
> *En todo caso se entenderán otorgados a título precario, por lo que podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración. La revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación".*

Hacemos hincapié que el permiso de uso puede definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento sin derecho a resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso.

Se trata de un derecho de carácter precario, producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de su poder discrecional. Incluso se ha afirmado que los permisos no generan un derecho en cabeza de permisionario, sino que representan un interés legítimo en la esfera de su disposición.

De los hechos antes descritos, se evidencia que existe un interés público por parte de la Administración en recuperar el hangar 53 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el cual, fue permisionado a la compañía Aviar Sociedad Anónima, con el fin de que se recupere la plena disposición de dicho hangar y pueda la Administración disponer de ese para que se le dé un uso acorde con el servicio público establecido.

Por lo tanto

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en los hechos y citas de Ley se resuelve:

1) Realizar intimación de desalojo administrativo del hangar número 53 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-357825, representada

por el señor Tilo Heinz Pfleidefer, pues de conformidad con lo establecido en el artículo 10 incisos 2 y 3 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008), el permiso de uso en precario otorgado venció desde el 12 de enero de 2020, sin que a la fecha exista constancia de la solicitud de renovación, siendo que la ocupación de dicho hangar es irregular.

2) Otorgar a la compañía Aviar Sociedad Anónima un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje dicho hangar.

3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del hangar en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que yacen en dicho hangar.

4) Notifíquese al señor Tilo Heinz Pfleidefer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, en el correo electrónico aviarsa@hotmail.com y info@seproacr.com. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civi

Anexo N° 3

No.208-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:58 horas del 13 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce informe final de la investigación preliminar realizada con la finalidad de que se permita identificar y precisar eventuales irregularidades en nombramientos efectuados en la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, según el oficio número AI-061-2021 del 7 de abril de 2021, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general de la Auditoría Interna de la Dirección General de Aviación Civil.

I) Resultandos:

Primero: Que mediante denuncia del 18 de marzo de 2021, presentada por medio de "*Formulario para presentar denuncias ante la Auditoría Interna-CETAC*", se presentó denuncia anónima con la siguiente afirmación: (folios 0003 y 0004)

> *"(...)*
>
> *Que sucede o sucedió?: Se siguen dando nombramientos en el departamento de navegación aérea, especificame4nte en AIS sin tener requisitos para ostentar las plazas.*
>
> *(...)".*

Segundo: Que mediante oficio número AI-061-2021 del 7 de abril de 2021, el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general de la Auditoría Interna de la Dirección General de Aviación Civil, le remitió al señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, la denuncia del 18 de marzo de 2021, con la siguiente instrucción. (folios 0005 y 0006)

> *"(...)*
>
> *Con el propósito de que la administración activa promueva las acciones que estime necesarias, de forma tal que se comprueben o descarten las hipótesis formuladas en la denuncia, hacemos formal traslado de la misma.*
>
> *Para lo que corresponda, y, en razón de las específicas funciones y responsabilidades de cada uno de ellos, estor remitiendo copia de este memorial a las Unidades que eventualmente están relacionadas con la atención de este tema.*
>
> *(...)".*

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DG-TC-359-2021 del |4 de abril de 2021, el señor Vargas Segura, en su condición antes citada, remitió a la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Humanas y Sociales, la denuncia del 18 de marzo de 2021. (folio 0007)

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-300-2021 del 15 de abril de 2021, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos se refirió a la denuncia interpuesta. (folio 0002)

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-003-2021 del 19 de abril de 2021, la señora González Rodríguez, en su condición antes citada, se excusó de conocer sobre la denuncia del 18 de marzo de 2021. (folios 0008 y 0009)

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-776-2021 del 27 de abril de 202, el señor Vargas Segura, en su condición antes citada, remitió la denuncia a la Asesoría Jurídica para que realizara la investigación preliminar correspondiente. (folio 0010)

Séptimo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0680-2021 del 26 de mayo de 2021, la Asesoría Jurídica le solicitó a Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos información específica de los nombramientos de los señores Silvia Zúñiga Mena y Alexander Ramos Sánchez. (folio 0013)

Que mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-427-2021 del 26 de mayo de 2021, la señora Sandra López Madrigal, jefe del Proceso de Análisis Ocupacional de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, remitió la información requerida mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0680-2021 citado. (folios 0014 al 0024)

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0735-2021 del 4 de junio de 2021, la Asesoría Jurídica le solicitó al señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, información específica relacionada con la denuncia interpuesta ante la Auditoría Interna. (folio 0025)

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-DSNA-OF-248-2021 del 11 de junio de 2021, señor Naranjo Elizondo, en su condición antes citada, remitió la documentación e información requeridos mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0735-2021 citado. (folios 0025 al 0037)

Décimo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0786-2021 del 18 de junio de 2021, la Asesoría Jurídica le consultó a la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos sobre la circular número DGAC-DSNA-CIR-0033-2019 del 18 de junio de 2019, mediante la cual, el señor Marco López Zeledón, entonces jefe del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, informó que a partir del 1 de julio de 2019, la señora Silvia Zúñiga Mena asumiría el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica. (folio 0038)

Undécimo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-459-2021 del 21 de junio de 2021, la señora López Madrigal, en su condición antes citada, dio respuesta al oficio número DGAC-AJ-OF-0786-2021 citado. (folios 0039)

Décimo segundo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-0483-2021 del 29 de junio de 2021, la señora López Madrigal, en su condición antes citada, amplió el informe rendido mediante el oficio número DGAC-DFA-RH-OF-459-2021 citado. (folios 0041 al 0042)

I) Competencia para conocer sobre el presente asunto

Inicialmente, en cuanto a la determinación del órgano competente para ordenar la eventual instrucción o inicio de procedimientos administrativos disciplinario contra el funcionario que se llegue a identificar como eventual responsable de los hechos denunciado y verificados en la investigación preliminar, debemos determinar si éste pertenece al Régimen de Servicio Civil o si es funcionario del área técnica, pues dependiendo de esta información podemos determinar o identificar al órgano administrativo competente o responsable de la potestad sancionadora o disciplinaria.

Primeramente, debemos indicar que es indiscutible que dentro de los poderes o potestades de imperio del jerarca se encuentra el del ejercicio de la potestad disciplinaria sobre sus subordinados. Al respecto, el inciso c) del artículo 102 de la Ley General de la Administración Pública prescribe literalmente lo siguiente:

> ***"Artículo 102.-*** *El superior jerárquico tendrá las siguientes potestades:*
>
> *(...)*
>
> *c) Ejercer la potestad disciplinaria;*
>
> *(...)".*

La jurisprudencia administrativa –Procuraduría General de la República– ha indicado que la potestad disciplinaria debe ser ejercida, en tesis de principio, por la misma autoridad jerárquica que tiene el poder de hacer los nombramientos.

Sobre ese punto, mediante el dictamen número C-057-95 del 29 de marzo de 1995, el Órgano Procurador indicó lo siguiente:

> *"... **en el Derecho de la función pública existe un principio según el cual "quien nombra, remueve**"; por ende, cualquier procedimiento sancionatorio que eventualmente llegue a afectar el vínculo funcionarial mismo, **sólo puede ser conducido por la autoridad pública responsable de dicho nombramiento**. **Lo mismo ocurre con la aplicación de toda medida disciplinaria que en Derecho corresponda, con motivo de la comisión de la falta de servicio que llegare a demostrarse**".*
>
> (El resaltado es nuestro)

No obstante, el artículo 104.1 de la Ley General de la Administración Pública señala que la potestad disciplinaria es inherente a la condición de jerarca administrativo, salvo disposición legal en contrario, este numeral señala que la potestad disciplinaria y de despedir al funcionario la debe ejercer el ***superior jerárquico supremo***, es decir, el ministro del ramo o, tratándose de funcionarios cubiertos por un régimen especial, por este. La norma en comentario señala lo siguiente:

*"**Artículo 104.-***

***1.** En silencio de la ley, el jerarca podrá nombrar, **disciplinar y remover** a todos los servidores del ente, de conformidad con los artículos 191 y 192 de la Constitución Política.*

(...)".

(El resaltado es nuestro)

Ya la jurisprudencia constitucional ha tenido oportunidad de delimitar el alcance de la potestad disciplinaria. Al efecto, en la sentencia número 1264-95 de las 15:33 horas del 7 de marzo de 1995 –reiterada por la sentencia número 2437-2005 de las 11:46 del 4 de marzo de 2005–, la Sala Constitucional apuntaló que esa potestad tiene por fin asegurar el cumplimiento de los deberes funcionales:

> *"Dentro de las facultades propias del Estado –y de la Administración Pública en general– se encuentra la potestad sancionatoria, la cual puede clasificarse en potestad correctiva y en potestad disciplinaria. La primera tiene por objeto sancionar las infracciones a las órdenes o mandatos de la Administración Pública, es decir, a las acciones u omisiones antijurídicas de los individuos, sean o no agentes públicos, y el contenido de las normas que la regulan constituye el derecho penal administrativo. La segunda tiene como objetivo exclusivo sancionar las violaciones de los agentes públicos a sus deberes jurídicos funcionales, siendo que el contenido de las normas que la regulan constituye el derecho penal disciplinario. Este régimen es una especie de la potestad "sancionadora" del Estado, de la que dimana; potestad que es inherente y propia de la administración Pública, traduciéndose en la facultad de, por lo menos, un "mínimo" de poder para que ésta aplique sanciones disciplinarias a sus funcionarios o empleados cuando falten a sus deberes. El poder disciplinario es inherente a toda organización pública o privada, es decir, no es exclusiva de la Administración Pública, por ser un poder imprescindible para la gestión ordenada de la responsabilidad pública y privada, pero su fundamento es diverso. Así, el poder disciplinario privado tiene su fundamento en una obligación civil, en virtud de la igualdad jurídica de las partes que informan toda la relación jurídica de derecho privado... En cambio, el poder disciplinario del sector público es creado en virtud de un acto bilateral, pero en su desenvolvimiento, la actividad del funcionario público queda exclusivamente sujeta a la voluntad de la Administración Pública, desde la creación hasta la extinción de la relación, de manera que el servidor se encuentra en un status de especial dependencia con respecto al Estado. El individuo voluntariamente acepta la designación, pero se sitúa en una esfera de sujeción con respecto a la Administración, reglada por el Derecho Objetivo, donde es incuestionable la situación de desigualdad jurídica de las partes en la relación de empleo público; la Administración Pública asume, en consecuencia, una superioridad o preeminencia que se traduce en el poder jerárquico, cuyo correlativo es el poder disciplinario. Este poder, por su propia finalidad se detiene en el círculo de los deberes funcionales del agente, y por lo tanto, las sanciones disciplinarias no pueden, jurídicamente, serle impuestas sino durante la existencia de la relación de empleo, es decir, mientras perdure el status de dependencia".*

Al ingresar al servicio de la Administración, en virtud del principio de jerarquía, el funcionario se somete a la autoridad y obediencia de las correspondientes jefaturas. Al respecto, en la sentencia número 759-2007 de las 13:30 horas del 19 de enero de 2007, la Sala Constitucional indicó lo siguiente:

> "***III.- Sobre la potestad disciplinaria de la Administración Pública.*** *Tradicionalmente se ha sostenido que entre las potestades de las que goza la Administración, se encuentra la disciplinaria. Ésta puede ser definida de un modo muy general como el poder del que goza la Administración para sancionar a aquellos funcionarios que incumplan con las obligaciones y deberes derivados de la relación de servicio que le une con la Administración, y que se encuentran reguladas por una serie de normas jurídicas establecidas por el propio Estado. A nivel doctrinario existe una discusión acerca del fundamento de este poder sancionatorio, aunque la mayoría de los autores sostienen que las mismas encuentran su justificación en lo que se conoce como las "relaciones especiales de sujeción", que implican un sometimiento que en el caso de los funcionarios públicos se produce por su propia condición. Así, la mayoría de los autores sostienen que al ingresar al servicio del Estado, los servidores públicos se colocan en una situación jurídica objetiva, definida a nivel legal y reglamentario en donde opera el principio de jerarquía de la autoridad y obediencia de los respectivos jefes, con la consecuente potestad del órgano competente de mantener el orden y sancionar las faltas o infracciones a los deberes que son impuestas a dichos funcionarios tanto por las normas que regulan el servicio, como por las propias exigencias del derecho estatutario".*
>
> (Lo subrayado es nuestro)

Además, podemos afirmar que el poder disciplinario del jerarca se limita al campo de acción directamente bajo su incumbencia. Contrario sensu, los jerarcas de un órgano carecen de competencia para sancionar a un funcionario vinculado a otro órgano ajeno a su órbita de acción. Por ejemplo, el Consejo Técnico de Aviación Civil (órgano con desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes) no podría sancionar a un funcionario asignado al Ministerio de Educación Pública. Esta doctrina es consistente con el numeral 107 y 28.1 de la Ley General de la Administración Pública, donde se establece que el ministro es el órgano superior jerárquico de su respectivo ministerio, veamos:

> ***"Artículo 107.-***
> ***1.*** *Todo servidor público estará obligado a obedecer las órdenes particulares, instrucciones o circulares del superior, con las limitaciones que establece este Capítulo.*
>
> *2. El servidor no estará obligado a obedecer cuando el acto no provenga de un superior jerárquico sea o no inmediato".*
>
> ***"Artículo 28.-***
> *1. El Ministro será el órgano jerárquico superior del respectivo Ministerio.*
>
> *2... ".*

Con respecto a este tema, es oportuno transcribir los comentarios del señor Eduardo ORTIZ ORTIZ sobre el contenido de la relación jerárquica. Explicaciones plasmadas durante la tramitación legislativa de la Ley

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

General de la Administración Pública, expediente legislativo de la Ley General de la Administración Pública, acta número 99. Comisión Permanente de Gobierno y Administración:

> *"(...)*
>
> *Nos parece que es un principio de desorden tan grave que debe evadirse a toda costa, el que el inferior de un Ministerio pueda obedecer órdenes por ejemplo de un Ministro distinto, sin siquiera informar a sus superiores, nos parece que en ese caso debe decirse que lo siente mucho pero que le parece que no debe cumplir eso que le pide o le ordena, mientras no se dirija a su Ministro para que lo transmita, que él no puede obedecer órdenes de otro Ministro. Porque claro, vamos al peligro que concretamente trata de evitar esto, es indudablemente preservar la división de trabajo que representan los Ministerios ante los ataques de una personalidad fuerte, por ejemplo, que un Ministro de la Presidencia que quiera invadir todos los campos de todos los Ministerios-*
>
> *(...)".*

Al llegar a este extremo, es importante indicar que por ser el tema disciplinario una potestad de imperio, ésta resulta irrenunciable, intransmisible e imprescriptible, tal y como lo establece el artículo 66 de la Ley General de la Administrativa, veamos:

> *"**Artículo 66.-***
> *1. Las potestades de imperio y su ejercicio, y los deberes públicos y su cumplimiento, serán irrenunciables, intransmisibles e imprescriptibles.*
> *2. Sólo por ley podrán establecerse compromisos de no ejercer una potestad de imperio. Dicho compromiso sólo podrá darse dentro de un acto o contrato bilateral y oneroso.*
> *3. El ejercicio de las potestades en casos concretos podrá estar expresamente sujeto a caducidad, en virtud de otras leyes".*

En el dictamen número C-176-2001 del 19 de junio de 2001, la Procuraduría General de la República señaló que hasta antes de la aprobación de la ley número 8038 de 12 de octubre de 2000, mediante la cual se reformó la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, había algunas dudas respecto a la naturaleza jurídica del Consejo Técnico de Aviación Civil. Esas dudas permitieron catalogar al Consejo Técnico de Aviación Civil, en algunos casos, como un ente descentralizado (dictámenes números C-176-92 del 28 de octubre de 1992 y C-087-93 del 18 de junio de 1993) y, en otros, como un órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (dictamen número C-178-95 del 14 de agosto de 1995).

No obstante, en el dictamen número C-034-2003 del 11 de febrero de 2003, la Procuraduría General de la República afirmó que con la aprobación de la ley número 8038 citada, se reformó –entre otros– el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil, dejando claramente establecido que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado, en grado máximo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Asimismo, se dispuso ahí que dicho Consejo contaría con personalidad jurídica instrumental.

A continuación, se transcribe el texto vigente del artículo 2 de cita:

> *"**Artículo 2°**.-La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.*
>
> *En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo".*

De la transcripción anterior queda claro que, el Consejo Técnico de Aviación Civil constituye, por disposición legal, un órgano máximamente desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En el dictamen citado, la Procuraduría General de la República señaló que respecta a la Dirección General de Aviación Civil, la ley número 5150 citada, aparte de indicar que se trata de un órgano adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, nada dice respecto a su naturaleza jurídica. No obstante, esa Procuraduría ha sostenido la tesis de que se trata de un órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, subordinado al Consejo Técnico de Aviación Civil. Además, en la opinión jurídica número 072-96 del 22 de noviembre de 1996, la Procuraduría General de la República indicó lo siguiente:

> *"... la Dirección General de Aviación Civil es un órgano administrativo que se encuentra ubicado dentro de la estructura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero desconcentrado frente a éste. Asimismo, dicho Órgano se encuentra subordinado al Consejo Técnico de Aviación Civil".*

Siendo entonces que, tanto el Consejo Técnico de Aviación Civil, como la Dirección General de Aviación Civil, son órganos desconcentrados del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, conviene indicar que dicha figura –la de la desconcentración– constituye una técnica para la distribución de competencias entre distintos órganos de un mismo ente o de un órgano superior (como es el caso de un ministerio); mediante ese instrumento se encarga a un órgano especializado el ejercicio de determinadas competencias a fin de alcanzar una mayor eficiencia.

Del análisis de las normas mediante las cuales ha operado la desconcentración de competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes hacia el Consejo Técnico de Aviación Civil y hacia la Dirección General de Aviación Civil, se puede constatar que la mayoría de esas competencias se refieren a aspectos técnicos relacionados directamente con la materia de aviación civil.

Básicamente, las competencias desconcentradas a favor de los órganos citados se enlistan en los artículos 10 y 18 de la Ley General de Aviación Civil, de cuya lectura no se aprecia intención alguna del legislador de asignar a esos órganos el ejercicio de las competencias atribuidas al ministro en materia de manejo del personal (dictamen número C-034-2003 del 11 de febrero de 2003).

La desconcentración debe entenderse referida únicamente a las materias expresamente mencionadas en las normas mediante las cuales operó la desconcentración. En todas las demás, el ministro seguirá siendo el órgano

jerárquico superior, en los términos previstos en el artículo 28.1 de la Ley General de la Administración Pública y con las potestades que señala el numeral 102 de esa misma Ley General de la Administración Pública.

En la situación que nos ocupa –insistimos– no existe una norma que desconcentre a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil, la competencia genérica referida al manejo del personal. Tampoco existe una disposición específica que confiera exclusivamente a alguno de esos órganos la potestad disciplinaria, en vez del ministro.

Ante ello, el ministro de Obras Públicas y Transportes conserva la potestad que en ese campo le confiere la Ley General de la Administración Pública, el Estatuto de Servicio Civil y el Reglamento Autónomo de Organización y Servicio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Lo anterior, sin perjuicio de las potestades que esas mismas disposiciones otorgan, ya no al ministro, sino a los superiores inmediatos del personal de Aviación Civil, las cuales deben ser ejercidas por estos últimos. Lo dicho hasta el momento aplica respecto a los servidores del Consejo Técnico y de la Dirección General cubiertos por el Régimen de Servicio Civil.

En el caso de los servidores del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil no protegidos por el régimen de Servicio Civil, las autoridades de Aviación Civil sí tienen competencia para decidir lo concerniente al manejo de ese personal, incluye potestad disciplinaria. Dicha potestad deriva directamente de las disposiciones que permiten contratarlos sin sujeción a ese régimen.

La Sala Constitucional ha tenido la posibilidad de pronunciarse reiteradamente sobre ese punto, respecto al cual ha indicado:

> *"(...)*
>
> *El Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección de ese organismo circunscribe su competencia en materia de personal, al que puede considerarse técnico aeronáutico o técnico administrativo relacionado con la aeronáutica; consiguientemente, no tiene facultad para disponer en materia de personal tratándose de funcionarios amparados por el Servicio Civil, en cuyo caso debe cumplirse con lo que dispone el estatuto del régimen.*
>
> *(...)*
>
> *Es cierto que la Dirección General de Aviación Civil es un órgano desconcentrado bajo la conducción de un Consejo Técnico y un Director General, y que éste órgano tiene competencia en materia de personal, tratándose del aquél que puede considerarse técnico; sin embargo, no resulta cierto que, tal y como se afirma en el amparo, las autoridades superiores de la Dirección General de Aviación Civil puedan disponer la remoción de los funcionarios cubiertos por el Régimen del Servicio Civil. El Estatuto del Servicio Civil es una ley especial que reglamenta las disposiciones constitucionales 191 y 192. Ese cuerpo normativo dispone en su artículo 47 que el Ministro- y no las autoridades superior (sic) de un órgano desconcentrado- podrá dar por concluidos los contratos de trabajo de los servidores, previo pago de las prestaciones que pudieren corresponderles... ".* (Sala Constitucional, sentencia número 4150-96 de las 15:48 horas del 14 de agosto de 1996. En sentido similar, pueden

consultarse, entre otras, las sentencias números 4185-96 de las 11:24 horas del 16 de agosto de 1996 y 1530 de las 10:39 horas del 14 de marzo de 1997).

La sentencia citada confirma que las atribuciones conferidas al ministro de Obras Públicas y Transportes en relación con el personal de Aviación Civil, cubierto por el Régimen de Servicio Civil, deben seguir siendo ejercidas por el ministro, pese de la desconcentración de ciertas competencias de naturaleza técnica que operó a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil. Además, en ella se afirma expresamente que las autoridades de Aviación Civil sí son competentes para el manejo del personal excluido del régimen de Servicio Civil (dictamen número C-034-2003 del 11 de febrero de 2003).

En resumen, cuando se trate de servidores excluidos del Régimen de Servicio Civil, las potestades sancionatorias o disciplinarias deben ser ejercidas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, según el dictamen número C-034-2003 del 11 de febrero de 2003, emitido por la Procuraduría General de la República.

La Sala Constitucional ha dado por un hecho que la decisión relativa a prescindir de los servicios de un servidor de la Dirección General de Aviación Civil, no cubierto por el régimen de Servicio Civil, corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil, veamos:

> *"... al ser el accionante parte del personal técnico aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil, **el órgano competente para decidir sobre su destitución como parte del proceso de reestructuración de ese Orégano y con respecto a la supresión de su plaza lo es el Consejo Técnico de Aviación Civil**... "* (Sala Constitucional, sentencia número 6837-96 de las 12:21 horas del 13 de diciembre de 1996).

Con fundamento en lo expuesto, debemos indicar que:

1.- El Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado, en grado máximo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La Dirección General de Aviación Civil es un órgano desconcentrado de ese mismo Ministerio y subordinado al Consejo Técnico de Aviación Civil (dictamen número C-034-2003 del 11 de febrero de 2003).

2.- A pesar de la desconcentración de ciertas competencias técnicas que operó a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil, el ministro de Obras Públicas y Transportes debe seguir ejerciendo, respecto al personal de Aviación Civil cubierto por el régimen de Servicio Civil, las atribuciones que le han sido conferidas. Lo anterior, debido a que dentro de las competencias desconcentradas hacia dichos órganos no se encuentra la relativa al manejo del personal (dictamen número C-034-2003 del 11 de febrero de 2003).

3. Por lo anterior, no corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil ordenar el inicio de un procedimiento administrativo sancionador o de despido de un funcionario cubierto por el Estatuto de Servicio Civil, cuando dicho procedimiento podría generar falta grave (suspensión laboral sin goce de salario o despido). Recordemos que el competente para ordenar un procedimiento disciplinario, debe ser el competente de tomar la decisión final.

4. Corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil conocer los resultados y recomendaciones de la presente investigación preliminar, por encontrarse el señor Marco Antonio López Zeledón, cédula de identidad número 1-1033-0981, excluido del Régimen del Servicio Civil, según certificación número 356-2021 del 2 de junio de 2021, suscrita por el señor Sergio Calvo Paz, funcionario del Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos.

II) Régimen de responsabilidad personal (subjetiva) del funcionario público

Como es sabido, cada organización administrativa y cada componente de ella, "*órganos-personas*", "*órganos-individuos*", "*personas físicas*", pueden ser efectivamente responsabilizados por el correcto o incorrecto cumplimiento de su misión y funciones.

Esa responsabilidad del Estado y del servidor público tiende a asegurar que la actividad de la Administración y, en general, toda la actividad del Estado esté orientada al logro y satisfacción del interés público y, al mismo tiempo, salvaguardar la libertad, los derechos e intereses de los particulares.

En reiteradas ocasiones, la Procuraduría General de la República ha indicado que, a diferencia de la responsabilidad de la Administración, la responsabilidad del funcionario no es objetiva, ***sino subjetiva***, según la Ley General de la Administración Pública.

Esto es así porque el funcionario público responde personalmente frente a terceros o ante la propia Administración, cuando haya actuado con culpa grave o dolo (la diferencia entre ambos conceptos radica, según la doctrina, en la voluntariedad o intencionalidad de la acción u omisión; debido a lo cual, habrá dolo cuando exista deliberada voluntad de dañar y culpa cuando medie negligencia o imprudencia), según lo disponen los artículos 199 y 210 de la Ley General de la Administración Pública[1].

En el primero de los supuestos aludidos, sea, cuando se haya causado daño a terceros, el servidor público deberá responder personalmente cuando haya actuado con dolo o culpa grave, artículos 199.1 y 210.1 de la Ley General de Administración Pública.

Sobre la responsabilidad del servidor público ante la Administración, la Ley General de la Administración Pública indica lo siguiente:

> *"Artículo 199.-*
> *1. Será responsable personalmente ante terceros el servidor público que haya actuado con dolo o culpa grave en el desempeño de sus deberes o con ocasión del mismo, aunque sólo haya utilizado los medios y oportunidades que le ofrece el cargo.*
> *2. Estará comprendido en tales casos el funcionario que emitiere actos manifiestamente ilegales, y el que los obedeciere de conformidad con esta ley.*

[1] Dictámenes números C-127-98 del 30 de junio de 1998, C-052-99 del 6 de marzo de 1999, C-276-2000 del 13 de noviembre de 2000, C-055-2001 del 27 de febrero de 2001; así como, las opiniones jurídicas números OJ-112-99 del 20 de setiembre de 1999, OJ-135-2000 del 5 de diciembre de 2000 y OJ-081-2001 del 25 de junio de 2001.

3. Habrá ilegalidad manifiesta, entre otros casos, cuando la Administración se aparte de dictámenes u opiniones consultivos que pongan en evidencia la ilegalidad, si posteriormente se llegare a declarar la invalidez del acto por las razones invocadas por el dictamen.
4. La calificación de la conducta del servidor para los efectos de este artículo se hará sin perjuicio de la solidaridad de responsabilidades con la Administración frente al ofendido".

"Artículo 210.-
1. El servidor público será responsable ante la Administración por todos los daños que cause a ésta por dolo o culpa grave, aunque no se haya producido un daño a tercero.
2. Para hacer efectiva esta responsabilidad se aplicarán los artículos anteriores, con las salvedades que procedan.
3. La acción de recuperación será ejecutiva y el título será la certificación sobre el monto del daño expedida por el jerarca del ente respectivo."

Artículo 211.-
***1.** El servidor público estará sujeto a responsabilidad disciplinaria por sus acciones, actos o contratos opuestos al ordenamiento, cuando haya actuado con dolo o culpa grave, sin perjuicio del régimen disciplinario más grave previsto por otras leyes.*

***2.** El superior responderá también disciplinariamente por los actos de sus inmediatos inferiores, cuando él y estos últimos hayan actuado con dolo o culpa grave.*

***3.** La sanción que corresponda no podrá imponerse sin formación previa de expediente, con amplia audiencia al servidor para que haga valer sus derechos y demuestre su inocencia."*

"Artículo 213.
A los efectos de determinar la existencia y el grado de la culpa o negligencia del funcionario, al apreciar el presunto vicio del acto al que se opone, o que dicta o ejecuta, deberá tomarse en cuenta la naturaleza y jerarquía de las funciones desempeñadas, entendiéndose que cuanto mayor sea la jerarquía del funcionario y más técnicas sus funciones, en relación al vicio del acto, mayor es su deber de conocerlo y apreciarlo debidamente".

Sin embargo, no podemos obviar que la Administración es solidariamente responsable, desde el punto de vista civil, junto con el funcionario, artículo 201 de la Ley General de Administración Pública; lo que significa que el particular afectado podría optar libremente por dirigir su acción contra la Administración titular del servicio o contra el propio funcionario, pues la responsabilidad de aquélla y de éste se articulan técnicamente como solidarias, para mayor garantía de la víctima, pues así se evita el riesgo inherente a la insolvencia del autor material del daño.

En estos casos, la Administración está en la obligación de recobrar de manera plenaria lo pagado por ella para reparar los daños a terceros por dolo o culpa grave de su servidor, conforme a su participación en la producción de aquel daño. Y sobra decir, que la recuperación administrativa deberá incluir necesariamente los daños (pérdidas irrogadas al damnificado o "*damnun emergens*"), así como los perjuicios (ganancia o utilidad frustrada o dejada de percibir o "*lucro cesans*"), causados por la erogación respectiva (artículo 203 de la Ley General de la Administración Pública).

Por otro lado, si el servidor produce un daño que sólo afecta a la Administración, sin trascender a terceros, o bien emite actos manifiestamente ilegales o los obedece sin objeción (artículo 199, en relación con lo dispuesto en los artículos 107, 108, 109 y 110 de la Ley General de la Administración Pública), u ordena la ejecución de actos absolutamente nulos, o los ejecuta por obediencia y sin objeción (artículos 146.3.4, en relación con el 170.1.2 Ibídem), podría derivar responsabilidades personales en el ámbito civil, administrativo-disciplinario y eventualmente penal; siempre y cuando haya actuado con dolo o culpa grave en el desempeño de sus deberes, y aunque sólo haya utilizado los medios y oportunidades que le ofrece el cargo. Estos tres tipos de responsabilidad se pueden exigir conjunta o separadamente, y se podrían derivar de un mismo acto o hecho atribuible al funcionario.

En los supuestos anteriormente enunciados, excepto de la posible comisión de un ilícito penal, la Administración se encuentra obligada a seguir un procedimiento administrativo, según sea el caso, conforme a lo que se establece en el artículo 308 de la Ley General de la Administración Pública; procedimiento que deberá ajustarse a los principios y garantías del debido proceso, extraíbles de la Ley General de la Administración Pública, tal y como se indicará más adelante.

Interesa indicar que en cuanto a la posible responsabilidad civil que puede igualmente imputarse a los funcionarios o exfuncionarios, ella sólo procederá en el tanto la Administración que corresponda logre determinar, mediante los respectivos procedimientos administrativos de rigor, si ha mediado contra ella algún tipo de daño efectivo que sea susceptible de ser evaluable e individualizable y, sobre todo, imputable a la persona contra la que se enderezaría la acción de responsabilidad en materia civil.

Para ello, deberá determinarse y valorarse, previamente, si la persona contra la cual se pretende iniciar el procedimiento administrativo se mantiene aún como funcionario público y si en cada caso particular no han mediado o acaecido términos de prescripción.

Una vez finalizado el procedimiento administrativo y habiéndose determinado su responsabilidad frente a la Administración, se podrá proceder, en los términos que establecen los artículos 146 y siguientes de la Ley General de Administración Pública, con el cobro de la suma correspondiente, sirviendo como título ejecutivo la certificación expedida por el jerarca del ente respectivo.

Por su parte, dentro de la normativa infra legal, el Reglamento autónomo de servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, decreto ejecutivo número 36235 del 3 de noviembre de 2020, en el Capítulo XIII, denominado "*Del régimen de responsabilidad, criterios de valoración y procedimiento de aplicación*", establece literalmente en los siguientes artículos:

> ***"Artículo 72.-Criterios de valoración de faltas.*** *Todo servidor(a) público responderá, disciplinaria, administrativa y civilmente, por el desempeño de sus funciones, deberes y atribuciones asignados al cargo, cuando en su conducta medie dolo, culpa grave o negligencia, sin perjuicio de las responsabilidades penales que se le puedan atribuir. Para tal valoración, se tomarán en cuenta, entre otros aspectos, los siguientes:*
>
> *a) El impacto negativo en el servicio público que brinde la entidad o en el logro de los resultados concretos conforme a la planificación institucional.*

b) El rango y las funciones del servidor(a). Se entenderá que a mayor jerarquía y complejidad de las tareas, mayor será el deber de apreciar la legalidad y conveniencia de los actos que se dictan o ejecutan.

c) La cuantía de los daños y perjuicios irrogados.

d) La existencia de canales apropiados de información gerencial y la posibilidad de asesorarse con profesionales especializados que por omisión o negligencia no se utilizaron pudiendo hacerlo.

e) La trasgresión de las normas legales o técnicas vigentes aplicables.

f) Si la decisión fue tomada en procura de un beneficio mayor y en resguardo de los bienes de la entidad, dentro de los riesgos propios de la operación y las circunstancias imperantes en el momento de decidir.

g) La necesidad de satisfacer el interés público en circunstancias muy calificadas de urgencia apremiante.

h) La reincidencia del presunto responsable.

i) Los efectos negativos que se produzcan en la ejecución presupuestaria anual del Ministerio.

j) Los efectos negativos que se produzcan en la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo o el Plan Anual Operativo".

Asimismo, el Reglamento autónomo de servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el Capítulo XIII, denominado "*Del régimen de responsabilidad, criterios de valoración y procedimiento de aplicación*", establece en el artículo 72 que *"...Todo servidor(a) público responderá, disciplinaria, administrativa y civilmente, por el desempeño de sus funciones, deberes y atribuciones asignados al cargo,* ***cuando en su conducta medie dolo, culpa grave o negligencia****".*

Por lo cual, es importante retomar los conceptos de ***culpa*** y ***culpa grave***; se ha señalado que "*De las variadas clasificaciones de la culpa que la doctrina suele establecer, la más relevante a efectos civiles es la que distingue de la culpa leve u ordinaria la culpa grave o lata. La culpa grave o lata consiste en un apartamiento de gran entidad del modelo de diligencia exigible: No prever o no evitar lo que cualquier persona mínimamente cuidadosa hubiera previsto o evitado. Puede ser grave tanto la culpa consciente como la culpa inconsciente o sin previsión. En el primer caso, siempre que el agente no haya querido ni aceptado la producción de la falta de cumplimiento o del evento dañoso previsto, pues entonces habría dolo, siquiera eventual*"[2].

[2] Enciclopedia Jurídica Básica, Volumen II, Editorial Civitas, España, 1995, pág. 1865

La diferencia entre los conceptos de ***dolo*** o ***culpa*** ha sido analizada de la siguiente forma[3]: "*La acción u omisión han de ser culpables, esto es, producto de la deliberada voluntad de dañar (dolo) o de negligencia o imprudencia (culpa) del agente. La diferencia entre estas dos formas de culpabilidad radica en la voluntariedad o intencionalidad*".

Con la entrada en vigor de la Ley General de la Administración Pública se creó un régimen de responsabilidad personal del servidor público (artículos 199 y siguientes). De un lado, se estableció la responsabilidad del servidor ante terceros, aparte de la responsabilidad disciplinaria que también quedó consignada en dicha ley. Por otro, se dispuso sobre la responsabilidad del servidor ante la Administración por los daños que cause a esta, aunque no se haya producido daño a terceros (artículo 210.1).

En este supuesto, no se trata de daños a terceros, sino de un aparente daño del servidor a la Administración. Se requiere, sin embargo, a efecto de poder atribuir la responsabilidad del caso, la presencia de por lo menos uno de los siguientes elementos en la actuación del servidor: el ***dolo o la culpa grave***.

En cuanto al ***dolo***, se reitera, se trata de una figura ampliamente estudiada en doctrina y definida en jurisprudencia, en la que la actuación u omisión están regidas por la voluntad. Es decir, acontece una voluntad e intención de dañar o de conseguir un determinado resultado. En cuanto a la ***culpa***, constituye otro criterio de imputación de responsabilidad civil y/o disciplinaria, cuyo suceso generador ocurre por negligencia, imprudencia o impericia. La culpa requerida en nuestra Ley General de la Administración Pública es la denominada "***culpa grave***".

En la Asamblea Legislativa, cuando se promulgó la Ley General de la Administración Pública y se discutió el régimen de responsabilidad personal del servidor, se estimó, entre otras, en torno al ***dolo*** o ***culpa grave***, lo siguiente[4]:

> *"No hay razón para que se castigue con responsabilidad a un ciudadano común que le causa un daño a otro, y no se castigue con igual responsabilidad a un empleado público que imprudentemente, negligentemente le causa un daño a un particular... El término tal es que el que viola gravemente sus deberes del cargo en realidad comete una negligencia punible. Sin embargo, hemos optado por emplear dos términos que en Costa Rica se han empleado siempre en el Código Civil y en muchos ordenamientos jurídicos nuestros. El dolo o culpa grave, que significa efectivamente una culpa que ya está muy definida por los tribunales. Dependiendo de cada caso, es aquella en dónde o intencionalmente o corriéndose un riesgo, o con obvia conciencia de que se están violando reglas elementales se causó un daño. (...). Aparte de la responsabilidad disciplinaria que pueda tener, este señor le va a responder en primer término al ofendido por el daño que le causó. En segundo término, le va a responder a la administración si la administración tiene que pagarle al particular. Es un freno para el descuido la negligencia grave de la administración, en el desempeño de sus funciones. Por eso hablamos de dolo o culpa grave. Lo que se podría llamar culpa leve o culpa profesional*

[3] Enciclopedia Jurídica Básica, Volumen II, Editorial Civitas, España, 1995, pág. 2585

[4] Actas de la Asamblea Legislativa. Comisión Permanente de Gobierno y Administración. Proyecto de Ley General de la Administración Pública. Págs. 162-163.

o culpa habitual, esos descuidos explicables en un funcionario esos no se sancionan. Pero lo que es un descuido grave, un olvido de reglas elementales de prudencia en el desempeño del cargo, eso es sancionado por la responsabilidad frente al administrado ofendido y frente a la administración".

De acuerdo con lo anterior, es claro que el régimen de responsabilidad personal del servidor público que introdujo la mencionada Ley general de administración pública exige la concurrencia del ***dolo*** o la ***culpa grave*** para la atribución de dicha responsabilidad.

III) Sobre la investigación preliminar, procedimiento administrativo ordinario y el debido proceso.

Antes de que se tome la decisión de iniciar un procedimiento administrativo, como sucede en el presente caso, **existe la posibilidad de que la Administración realice una investigación preliminar que servirá como motivo del acto mediante el cual se ordena iniciar el procedimiento**. En esta etapa –la investigación preliminar– no es necesario participar al administrado en la investigación y recolección de prueba, pero se le deberá poner a su disposición la prueba recabada, una vez que inicie el procedimiento, con el fin de que pueda referirse a ella.

En cuanto a la *investigación preliminar*, en la sentencia número 598 de las 17:12 horas del 1 de febrero de 1995, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

"... no se ha lesionado el derecho fundamental al debido proceso en perjuicio de la recurrente, toda vez que los actos de investigación que apunta y reclama, constituyen una fase preliminar que podría servir como base a un posterior procedimiento administrativo, en el cual podría tenérsele como parte o no; ello constituye entonces una facultad del órgano administrativo competente, a fin de determinar si existe mérito o no para iniciar un proceso que tienda a averiguar la verdad real de los hechos objeto de las pesquisas, por ello esta Sala no observa que se le haya causado menoscabo a derecho fundamental alguno de Calderón Peñaranda, ya que de iniciarse el procedimiento mencionado, será en el momento procesal oportuno donde pueda manifestarse sobre los hechos que fueran imputados y en consecuencia, tener acceso a las piezas del expediente que le interesan. No obstante, lo anterior, cabe advertir al órgano recurrido, que, de iniciarse un proceso disciplinario en perjuicio de aquellos, los medios probatorios que dieron base a la gestión disciplinaria que se interesa, deberán ser evacuados con la necesaria intervención de la recurrente a fin de que se manifieste sobre la procedencia o no de los mismos. Por lo expuesto el amparo resulta improcedente y así debe declararse".

En Costa Rica no se cuenta con una ley o normativa de alcance general que regule el procedimiento y la metodología de cómo efectuar una *investigación preliminar* en la Administración. Incluso, debemos tener presente que su instrucción es facultativa en la Administración, pues no hay normativa que obliga a su ejecución y, en sentido estricto, no forma parte del procedimiento administrativo disciplinario o sancionador.

Aunque la realización de una investigación preliminar resulta invitantemente necesaria cuando la normativa nos obliga a una adecuada administración de los recursos públicos, eficiencia y eficacia en las tareas asignadas,

motivación de los actos administrativos, respeto y protección de los derechos subjetivos y observancia estricta del debido proceso.

Por ello, la Administración se encuentra posibilitada de llevar a cabo este procedimiento, la investigación preliminar, como fase previa facultativa para la imposición de sanciones administrativas, civiles o penales, si bien no resulta obligatoria, sí es necesaria y conveniente, pues de allí surgen los insumos con los que, haciendo un uso responsable de los recursos públicos, posteriormente, se puede analizar el mérito de instaurar los mecanismos de interposición de responsabilidades hacia los sujetos que hayan infringido el ordenamiento jurídico.

Ahora bien, es cierto que esa ausencia de regulación ha provocado una serie de dudas, malentendidos y yerros en la instrucción de las investigaciones preliminares, además, ha creado una sensación de inseguridad jurídica por la ausencia de normas formales, claras y precisas sobre el tema de la investigación administrativa, la ausencia de un marco normativo general se ha suplido, en alguna medida, con la aplicación de las siguientes fuentes de normativas:

- Jurisprudencia, especialmente de las Salas Primera, Segunda y Constitucional de la Corte Suprema de Justicia.
- Principios derivados del derecho
- Leyes relacionadas con otras ramas del derecho
- Criterios emitidos por la Procuraduría General y la Contraloría General de la República
- Literatura relacionada con el tema
- Buenas prácticas administrativas (eficiencia, eficacia, razonabilidad, motivación).

En ese sentido, recordemos que, por vía de jurisprudencia, frente a una práctica administrativa inveterada, se ha reconocido la "*investigación o indagación preliminar*" como una potestad administrativa implícita, la cual podemos conceptualizar bajo la siguiente acepción, dada por la calificada doctrina nacional:

> *"La investigación preliminar se puede definir como aquella labor facultativa de comprobación desplegada por la propia administración pública de las circunstancias del caso concreto para determinar el grado de probabilidad o verosimilitud de la existencia de una falta o infracción, para identificar a los presuntos responsables de esta o recabar elementos de juicio que permitan efectuar una intimación clara, precisa y circunstanciada. En suma, la investigación preliminar permite determinar si existe mérito suficiente para incoar un procedimiento administrativo útil. Resulta obvio que en esa información previa no se requiere un juicio de verdad sobre la existencia de la falta o infracción, puesto que, precisamente para eso está diseñado el procedimiento administrativo con el principio de la verdad real o material a la cabeza" (JINESTA op. cit. pág. 302).*
>
> *"Se trata de un trámite que, strictu sensu, no forma parte del procedimiento administrativo y que es potestativo para la administración pública observarlo o no, incluso, en los procedimientos disciplinarios (...) o sancionadores. Este trámite de información previa tiene justificación en la necesidad de eficientar y racionalizar los recursos administrativos, para*

evitar su desperdicio y, sobre todo, para no incurrir en la apertura precipitada de un procedimiento administrativo ". (JINESTA, pág. 303)".

La finalidad de la investigación preliminar es acreditar o desacreditar una situación fáctica presuntamente irregular, generando, en algunas ocasiones, un insumo que pueda servir al órgano competente para que tome acciones en procura del establecimiento de responsabilidades de cualquier tipo, sea administrativa, civil o penal, en caso de que proceda, o para otro tipo de acciones que resulten convenientes para dar respuesta o corregir la situación anómala. Recapitulando, la investigación sirve para diversos fines; entre ellos:

- Comprobar o desacreditar la existencia de una situación fáctica irregular
- Identificar a los presuntos responsables
- Identificar tipos de faltas y sanciones
- Recabar elementos de prueba
- Conformar un expediente administrativo

En este sentido, mediante el dictamen número C-082-05 del 24 del de 2005, la Procuraduría General de la República sostuvo lo siguiente:

"... es posible que, previo al inicio de un procedimiento administrativo ordinario, se realice una fase de investigación previa o fase preliminar, mediante la cual se pretende la investigación y recopilación de hechos que puedan constituir infracciones o faltas y la identificación de posibles responsables. (...) Dicha investigación constituye una fase preliminar que servirá como base de procedimiento ordinario; su inicio constituye una facultad del órgano administrativo competente, a fin de determinar si existe mérito o no para iniciar un proceso que tienda a averiguar la verdad real de los hechos objeto de investigación".

En síntesis, la actividad de investigación busca determinar qué fue lo que sucedió, quién lo realizó, cómo lo hizo, cuándo y por qué; es una tarea de reconstruir el hecho a partir de la información que se pueda obtener de las distintas fuentes de prueba.

IV) Sobre los motivos que dan origen a esta investigación preliminar:

Mediante el oficio número DGAC-DG-OF-776-2021 del 27 de abril de 2021, el señor Álvaro Vargas Segura director general de Aviación Civil, remitió las presentes diligencias a la Asesoría Jurídica, para realizar la investigación preliminar correspondiente a la denuncia anónima interpuesta ante la Dirección de Auditoría Interna, en relación con las presuntas irregularidades por nombramientos realizados en el Departamento de Servicios de Navegación Aérea, específicamente, en la Unidad Servicios de Información Aeronáutica (AIM).

V) Sobre la denuncia interpuesta

Mediante el *"Formulario-guía para presentar denuncia ante la Auditoría Interna-CETAC"*, el 18 de marzo de 2021, se recibió una denuncia anónima, indicando textualmente lo siguiente:

"(...)

¿Qué sucede o sucedió?: "Se siguen dando nombramientos en el departamento de navegación aérea, específicamente en AIS sin tener requisitos para ostentar las plazas"

¿Por qué considera que es un evento irregular que amerita ser investigado?: "Porque el personal AIS que esta en la jefatura y en topografía no cumple con los requisitos establecidos en el Manual de Puestos vigente"

¿Quién o quiénes son o considera que podrían ser los responsables? "Los responsables son el departamento de Recursos Humanos y Navegación Aérea"

¿Cómo se dieron los hechos?: "La situación se ha presentado en múltiples ocasiones durante varios años en se departamento. Ya que Anteriormente también fue nombrado otra persona sin completar los requisitos tal y como lo exige el Manual de Puestos. Actualmente la señora Silvia Zúñiga ocupa el puesto de Jefe AIS sin cumplir el requisito de cuatro años como Supervisor Aeronáutico AIS/MAP B, jamás podría tenerlo ya que únicamente ha sido Técnico AIS A (nunca ha sido Técnico B, ni mucho menos supervisora ni A ni B)"

¿En qué fecha ocurrieron los hechos?: "aproximadamente esta nombrada hace 2 años"

En caso de conocerlo, indique la estimación del perjuicio económico a los fondos públicos: "desconozco si por su nombramiento esta recibiendo un recargo económico".

(...)".

VI) Sobre el fondo del asunto

En atención a la denuncia interpuesta, se puede establecer que la misma hace referencia a dos personas en específico. Cuando hace mención de que el personal AIS que está en topografía no cumple con los requisitos, se deduce que se refiere al señor Alexander Ramos Sánchez y, en cuanto a la jefatura de AIS, se refiere a la señora Silvia Zúñiga Mena.

Por lo anterior, enseguida nos referimos específicamente a estos dos movimientos de personal, con la finalidad de determinar si en su escogencia o designación operó alguna irregularidad o disconformidad con el ordenamiento jurídico, mismas que podrían generar responsabilidades disciplinarias, civiles y/o penales para las personas identificadas como autoras de éstas.

1) Nombramiento del señor Alexander Ramos Sánchez

En relación con el nombramiento del señor Alexander Ramos Sánchez, mediante el oficio *número* DGAC-DFA-RH-OF-300-2021 del 15 de abril de 2021, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos indicó lo siguiente:

"(...)

2) En cuanto al nombramiento del Sr. Alexander Ramos Sánchez, cédula 1-1049-0167, según consta en expediente personal del funcionario, mediante Resolución N°204-2015 del 4 de noviembre de 2015 y el Acuerdo CETAC-AC-2015-1418 del 09 de Noviembre 2015 se modificaron los requisitos de varias clases de puestos, entre ellos los de la clase Técnico Aeronáutico AIS/MAP/C.

Aunado a lo anterior, por solicitud planteada en el oficio DGAC-NAV-OF-205-2016, de fecha de abril 2016, firmado por el Sr. Rolando Richmond Padilla, otrora Jefe Navegación Aérea y visto bueno de la Sra Gianella Baltodano Andújo, en ese momento Subdirectora General de Aviación Civil, esta Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, procedió a realizar estudio de requisitos N° 003-2016 de fecha 28 de abril de 2016 en el cual se determinó que el Sr. Alexander Ramos Sánchez reunía los requisitos para la clase Técnico Aeronáutico AIS/MAP/C, por lo que mediante Acción de personal N°416000777 se realizó nombramiento interino con fecha de rige 01/05/2016 y actualmente ostenta una prórroga hasta el 30/04/2021 según Acción de personal N°420000015.

El funcionario laboró hasta el mes de abril de 2016 ocupando un puesto clasificado como Profesional de Servicio Civil 1 A, perteneciente al Régimen de Servicio Civil y ubicado en la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, previo a ocupar un puesto en la Unidad AIS, por lo que no es aplicable la condición de topógrafo que se menciona en el documento, como requisito para ocupar el actual puesto.

(...)".

2) Nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena

En relación con el nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena, mediante el oficio número DGAC-DFA-RH-OF-300-2021 del 15 de abril de 2021, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos indicó lo siguiente:

"(...)

1) En relación con el caso de la Sra. Silvia Zúñiga Mena, cédula 1-0901-0413, de conformidad con lo que consta en expediente personal de la funcionaria, se le realizó un nombramiento en propiedad como Técnico Aeronáutico AIS/MAP/ A a partir del 01 de diciembre de 2013, escogida mediante procedimiento de aplicación de Nómina de elegibles, y a partir del 16/12/2015 según la Acción de Personal N°1215000091 se le ascendió en forma interina a la clase Técnico Aeronáutico AIS/MAP/C, nombramiento que se mantiene vigente hasta el 30/07/2021 según consta en la Acción de Personal N°121001033.

Según datos documentales en nuestro poder, ***no se le ha gestionado*** *en esta Unidad nombramiento alguno (interino o propiedad) como jefatura de la Unidad AIS.*

(...)".

Posteriormente, ante consulta realizada por la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0680-2020 del 26 de mayo de 2021, mediante el oficio DGAC-DFA-RH-OF-427-2021 del 26 de mayo de 2021, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos indicó que el puesto número 46094, clasificado como jefe Aeronáutico AIS/MAP, se encuentra vacante, que la funcionaria Zúñiga Mena no ha ocupado dicho puesto, por lo tanto, no ha recibido remuneración alguna en éste.

Sobre el mismo tema, se le consultó al señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento Servicios de Navegación Aérea, el cual, mediante el oficio número DGAC-DSNA-OF-0248-2021 del 11 de junio de 2021, indicó lo siguiente:

> *"1. El puesto de la jefatura de la Unidad AIM, se encuentra vacante, pues no ha sido posible nombrar a ningún funcionario(a) con el Manual de Puestos del Área Técnica vigente.*
>
> *2. Las funciones de dicho puesto las realiza la señora Silvia Zúñiga Mena, desde el 01 de julio del 2019, cuando el entonces jefe del Departamento, señor Marco López Zeledón, emitió comunicado al respecto.*
>
> *La señora Zúñiga, cumple con los requisitos de dicho puesto de acuerdo con el 6M01. A saber:*
>
> *REQUISITOS*
> *✓Título de Bachiller de Secundaria*
> *✓Curso de Información Aeronáutica reconocido por la OACI*
> *✓Conocimientos del idioma inglés*
> *✓Conocimiento de paquetes computacionales (Windows, Word, Excel)*
> *✓Curso en Cartografía Aeronáutica*
> *✓Curso especialista NOTAM*
> *✓Curso de Gestión de la Calidad aplicada al AIS*
> *✓Curso de AUTO-CAD*
> *✓Curso de Técnicas de Supervisión de Personal de al menos 40 horas.*
> *✓Pasar un período de prueba hasta de tres meses*
>
> *4. En cuanto a la experiencia requerida indicada en dicho Manual, de Cuatro años de experiencia como Supervisor Aeronáutico AIS/MAP B, no existe nadie en este Departamento que cumpla con dicho requisito, y las plazas con las que contábamos para ellos, fueron eliminadas por el Ministerio de Hacienda en julio de 2020, siendo en este momento imposible nombrar a alguien.*
>
> *5. Si cumple con el requisito legal de licencia o certificado de aptitud AIS extendida por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).*
>
> *6. Actualmente el salario que ella recibe corresponde a su plaza interina de Técnico AIM C. Esta jefatura desconoce si en el pasado se le ha remunerado económicamente por realizar*

dichas funciones, las cuales ellas las lleva a cabo como recargo, a falta de quien pueda ser nombrado en dicha plaza."

Posteriormente, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0786-2021 del 18 de junio de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica le solicitó al Proceso de Análisis y Calificación de Puesto indicar, en vista de la circular número DGAC-DSNA-CIR-0033-2019 del 18 de junio de 2019, mediante la cual, el señor Marco López Zeledón, entonces jefe del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, informó que a partir del 1 de julio de 2019, la señora Silvia Zúñiga Mena asumiría el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, cuál era el procedimiento a seguir desde la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, para el nombramiento de la señora Zúñiga Mena como jefa de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, continuando nombrada en el puesto de Técnico Aeronáutico AIS/MAP C.

Al respecto, mediante el oficio número DGAC-DFA-RH-OF-459-2021 del 21 de junio de 2021, la señora Sandra López Madrigal, jefa del Proceso Análisis y Clasificación de Puestos de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, indicó lo siguiente:

"En este orden de ideas es oportuno aclarar la diferencia entre nombramientos en un puesto y nombramientos en un cargo y para ello, presentamos seguidamente la definición de cada uno establecidas en el Glosario de términos y expresiones de la gestión de Recursos Humanos del Régimen de Servicio Civil de Costa Rica:

Cargo: Nomenclatura interna con la que en una institución se conoce a cada uno de sus puestos (Reglamento del Estatuto de Servicio Civil, Art. 3). Nombre con el que se conoce dentro de la organización a un determinado conjunto de actividades que un servidor desarrolla en una posición definida dentro de la estructura organizacional y ocupacional. El cargo representa el conjunto de deberes y responsabilidades que lo separan y lo distinguen de los demás.

Puesto: Conjunto de deberes y responsabilidades asignadas por una autoridad competente para que sean atendidos por un funcionario durante la totalidad o una parte de la jornada de trabajo Como se puede observar puesto y cargo no son lo mismo. Lo ideal es que el puesto y cargo correspondan, pero en ocasiones esta situación no se presente debido a que la Administración decide asignar a un funcionario que no ocupa el puesto, un cargo diferente, siendo esto el caso de la funcionaria Silvia Zúñiga Mena, quien pese a ocupar el puesto de Técnico AIS/MAP C, funge en el cargo de Jefe Departamento Aeronáutico AIS/MAP.

Ahora bien, este tipo de nombramientos en los cargos, son exclusivos de los jefes y en ocasiones de los jerarcas; en este sentido existe la Circular DGAC-URH-CIR-002-2016, de fecha 12 de febrero del 2016, suscrita por la señora Gianella Baltodano Andujo, Subdirectora General en su oportunidad, la cual indica:

"... se les recuerda la responsabilidad de cada jefatura de velar porque las funciones asignadas a cada uno de sus colaboradores estén acordes con su clase de puesto y Especialidad, caso contrario la jefatura será responsable a nivel administrativo, civil o penal por las consecuencias que este podría ocasionar ante un reclamo Administrativo".

Para concluir, aclaramos que la funcionaria Silvia Zúñiga Mena se encuentra nombrada en el puesto No. 380336, clase Técnico Aeronáutico AIS/MAP C, clase de puesto para la cual reúne los requisitos técnicos-legales exigidos".

Posteriormente, mediante el oficio número DGAC-DFA-DH-OF-0483-2021 del 29 de junio de 2021, la señora Flory Ortiz Vargas, entonces jefa de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, procedió a indicar lo siguiente:

"¿Cuál es el procedimiento legal que se debió seguir para asignar un cargo diferente a la señora Silvia Zúñiga Mena? Quién a pesar de ocupar el puesto de Técnico AIS/MAP C, funge el cargo de jefe del Departamento Aeronáutico AIS/MAP sin cumplir uno de los requisitos solicitados para el cargo?

No existe procedimiento para nombramiento en el Cargo. El que existe es el procedimiento para el Recargo de Funciones. La diferencia entre ambos es que, en el Recargo de funciones, el funcionario lleva a cabo dos actividades, las de su puesto y las del otro puesto que les es asignado como Recargo.

En la asignación de un Cargo puede participar el jefe de la unidad, el Jefe del Departamento ó bien la Dirección General, según sea el caso. Específicamente en el caso de la designación en el Cargo de la Jefatura de la Unidad de Información Aeronáutica (AIM) la realizó en su oportunidad la jefatura del Departamento de Servicios de Navegación Aérea. Ahora bien, cuando el funcionario no reúne los requisitos, la designación en el Cargo se puede amparar en el artículo 120 del Reglamento del Estatuto del Servicio Civil. A su vez, el Recargo de funciones se efectúa en amparo a lo que establece el artículo 22 bis del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil y además de la normativa por el Servicio Civil.

Generalmente es en este último caso de Recargo de funciones, donde se involucra a Recursos Humanos en virtud de que para aprobarlo se debe elaborar un informe técnico para verificar el cumplimiento de todos los requisitos técnicos-legales.

¿Cuál es la normativa y artículos aplicables para este tipo de nombramientos en el área técnica? ¿Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes? ¿Estatuto del Servicio Civil? O algún otro.

En el caso del Área Técnica Aeronáutica la emite la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria. A falta de la misma en una determinada materia, supletoriamente aplica la establecida por la Dirección General de Servicio Civil, así como el Reglamento Autónomo de Servicios".

Según lo indicado por la Unidad Gestión Institucional Recursos Humanos, el Reglamento del Estatuto del Servicio Civil, decreto ejecutivo número 21 del 14 de diciembre de 1954, en sus artículos 120 y 22 bis establece lo siguiente:

*"**Artículo 120.-** Cuando el servicio público lo exija, podrán asignarse a un servidor tareas correspondientes a otro puesto distinto al suyo, sin que ello signifique aumento o disminución de salario, por un plazo que no debe exceder de sesenta días consecutivos o no durante un año"*

*"**Artículo 22 bis.** - Los traslados, reubicaciones y recargos de funciones se regirán de acuerdo con lo que se indica a continuación:*

a. Los traslados y reubicaciones podrán ser acordados unilateralmente por la Administración, siempre que no se cause grave perjuicio al servidor.
b. Los recargos de funciones de puestos de mayor categoría, que excedan de un mes, podrán ser remunerados, pero estarán sujetos a la aprobación previa de la Dirección General, la que deberá constatar que el servidor a quien se hiciere el recargo, reúne los requisitos establecidos".

Así las cosas, en apariencia, el nombramiento realizado por el señor Marco López Zeledón, entonces jefe del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, mediante la circular número DGAC-DSNA-CIR-0033-2019 del 18 de junio de 2019, en la cual se indica que la señora Silvia Zúñiga Mena asumiría el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, esto a partir del 01 de julio de 2019, no se realizó de conformidad con el artículo 120 del *Reglamento* del Estatuto del Servicio Civil, por cuanto no se estableció que el cargo lo ocuparía por un plazo máximo de 60 días, sino que fue de manera indefinida.

De conformidad con la denuncia presentada y de la información suministrada por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos y el Departamento Servicios de Navegación Aérea, se evidencia que los funcionarios Alexander Ramos Sánchez y Silvia Zúñiga Mena se encuentran nombrados en el puesto clase Técnico Aeronáutico AIS/MAP/C, ambos cumpliendo los requisitos establecidos en el Manual de Puestos, según consta en las pruebas aportadas al expediente de la presente investigación preliminar.

Sobre el puesto número 46094, clasificado como jefe Aeronáutico AIS/MAP, el mismo se encuentra vacante, sin embargo, según la circular número DGAC-DSNA-CIR-0033-2019 del 18 de junio de 2019, suscrita por el señor Marco López Zeledón, entonces jefe del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, para el 1 de julio de 2019, la señora Silvia Zúñiga Mena asumió el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, pero nombrada en el puesto clase Técnico Aeronáutico AIS/MAP/C. Cabe destacar que la señora Zúñiga Mena en ningún momento ha sido nombrada en la plaza número 46094, correspondiente a jefe Aeronáutico AIS/MAP, por lo que, según lo informado por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, no ha recibido remuneración como jefa.

Asimismo, el señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento Servicios de Navegación Aérea, indicó que la señora Zúñiga Mena no cumple con la experiencia de cuatro años como supervisor aeronáutico AIS/MAP B, requerida para ocupar la jefatura de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica. Además, indicó que no hay ningún funcionario en ese Departamento que cumpla con dicho requisito, ya que las plazas de supervisor aeronáutico AIS/MAP B fueron eliminadas por el Ministerio de Hacienda, siendo esta una de las razones que imposibilita a la Administración a cubrir la plaza número 46094, correspondiente a la jefe Aeronáutico AIS/MAP.

Por lo tanto, la Asesoría Jurídica considera que el nombramiento de Zúñiga Mena en el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, se realizó con el fin único de no perjudicar las labores de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica. Además, considerando que no existe ningún funcionario del Departamento Servicios de Navegación Aérea que cumpla con el requisito de experiencia exigido por dicho puesto, **debiendo operar la figura de inopia**.

3) Sobre el principio de idoneidad para el ingreso a los cargos y puestos públicos y la inopia.

La Constitución Política ha consagrado, en los artículos 191 y 192, un régimen de empleo para los *trabajadores* estatales, cuyos principios fundamentales son la comprobación de la idoneidad para su ingreso y la estabilidad en el empleo.

Sobre este *punto*, el Tribunal Constitucional ha señalado que *"En el artículo 192 de la Constitución Política se establecen dos principios en cuanto al empleo público: por un lado, que los servidores públicos serán nombrados a base de idoneidad comprobada, lo que exige la verificación objetiva de sus calidades y por otro, el principio de estabilidad*" (Sala Constitucional, sentencia número 2002-06057 de las catorce horas con cuarenta y dos minutos del diecinueve de junio de dos mil dos, en igual sentido, entre otras, las sentencias números 1992-1696 de las quince horas treinta minutos del veintitrés de agosto de mil novecientos noventa y dos, y 2001-12005 de las nueve horas con veintisiete minutos del veintitrés de noviembre de dos mil uno).

Estos principios constituyen un mínimo que debe ser respetado por las Administraciones en el desarrollo de las relaciones con sus trabajadores, por lo que resulta de aplicación a las relaciones entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y sus empleados.

La idoneidad, como presupuesto para el ingreso de los trabajadores al Estado, hace referencia al *cumplimiento* de una serie de requisitos que les permitan desarrollar eficientemente la función pública que les ha sido encomendada.

Al respecto, el Tribunal Constitucional ha indicado que la idoneidad "*significa que es condición necesaria para el nombramiento de los servidores públicos, "con las excepciones que esta Constitución o el Estatuto de Servicio Civil determinen", tener o reunir las características y condiciones que los faculten para desempeñarse óptimamente en el trabajo, puesto o cargo público, es decir, reunir los méritos que la función demande*" (Sala Constitucional, sentencia número 1999-6796 de las dieciocho horas con cuarenta y dos minutos del primero de setiembre de mil novecientos noventa y nueve).

La Sala Constitucional ha señalado, también, que la idoneidad no está referida únicamente al *cumplimiento* de requisitos académicos, sino que incluye una serie de aptitudes requeridas para asegurar esa efectividad en la función pública.

> *"Tiene efectivamente un claro sentido señalar que la idoneidad de los servidores públicos no solamente debe entenderse en un sentido específico, "académica" o "física" por ejemplo, sino que debe más bien asumirse como una conjunción de elementos o factores de diversa índole que, valorados en su conjunto producen que una persona resulte ser la más idónea para el cargo. Más aún, realmente no concibe la Sala la forma en que pudiera dejarse de considerar la necesaria "aptitud psicológica" no solo en términos generales de "estabilidad" o*

> *"normalidad", sino en lo que se refiere a las condiciones o "aptitudes específicas" que ciertos puestos requieran de modo necesario para ser ejercidos con eficiencia. Se trata entonces a juicio de la Sala de un medio adecuado y proporcionado de obtener el fin constitucional fijado en los artículo 191 y 192 Constitucionales, en tanto viene a complementar como se explicó los demás aspectos de la idoneidad; y esta misma razón la que hace que mantenga una primacía –en este caso concreto- frente a los otros derechos constitucionales que el recurrente considera involucrados en esta controversia, a saber, derecho a la igualdad de trato y derecho al trabajo, ello en el tanto que la aptitud psicológica, debe estimarse parte integrante de la idoneidad exigida por la propia Constitución Política, según se explicó".* (Sala Constitucional, resolución número 2001-12005 de las nueve horas con veintisiete minutos del veintitrés de noviembre de dos mil uno)

Ahora bien, el artículo 19 del Reglamento al Estatuto de Servicio Civil señala lo siguiente:

> *"En casos de inopia comprobada o por razones geográficas o técnicas que lo hagan imprescindible para el buen servicio público, la Dirección General podrá, mediante resolución razonada, variar provisionalmente los requisitos de los puestos o de las clases de puestos, de acuerdo con el grupo o la especialidad si lo tiene según corresponda".*

Entonces, debemos entender la inopia como la ausencia de candidatos, con idoneidad comprobada, para ocupar un determinado puesto. En estos supuestos, ante la ausencia de personas que cumplan *todos* los requisitos para ingresar al puesto y, cuando las circunstancias de urgencia y necesidad para satisfacer el servicio público lo requieran, podrá obviarse algunos requisitos del puesto para permitir el nombramiento.

Sobre los alcances de esta *norma*, la Procuraduría General de la República ha indicado lo siguiente:

> *"En este sentido, interesa destacar que la facultad para "flexibilizar" los lineamientos generales emitidos por ella o las directrices emitidas por el Poder Ejecutivo en materia presupuestaria o de empleo público (Decreto Ejecutivo N. 22493-H de 2 de setiembre de 1993) no puede ser interpretada como comprensiva de una posibilidad de desaplicar en casos concretos las disposiciones legales y reglamentarias establecidas en orden a los requisitos académicos y legales para acceder al empleo público. En igual sentido, observamos que si bien el Estatuto del Servicio Civil y su Reglamento prevén la posibilidad de dispensar determinados requisitos para el ingreso al Servicio Civil, esa facultad no se establece expresamente en orden a los requisitos para la clase correspondiente, ni para los perfiles del puesto, salvo que se dé "inopia comprobada o por razones geográficas o técnicas" y que sea imprescindible para el buen servicio público (artículo 119 del Reglamento al Estatuto). E incluso bajo esos supuestos, el cambio de los requisitos de los puestos o de las clases de puestos es provisional. Por lo que un nombramiento que no reúna los requisitos técnicos tendría que motivarse en situaciones verdaderamente excepcionales en que exista total inopia para un determinado puesto o que en el sitio en que éste se requiere no haya elegibles dentro de la especialidad".* (Dictamen número C-104-96 del 27 de junio de 1996

(El subrayado no es del original)

Como se puede observar, la inopia debe obedecer a razones de verdadera urgencia y debe estar debidamente comprobado que no existen personas que sí reúnan los requisitos que se echan de menos. No obstante, aún en casos de inopia comprobada, existen ciertos requisitos cuya dispensa no resulta posible. Nos referimos a los requisitos establecidos legalmente, cuya observancia resulta imposible de ser sustraída por las limitaciones establecidas al actuar administrativo por virtud del principio de legalidad y la inderogabilidad singular de las leyes contenidos en los artículos 11 de la Carta Constitucional, y 11 y 13 de la Ley General de la Administración Pública, según los cuales las Administración se encuentra sujeta a los mandatos legales, no *pudiendo* desaplicar para un caso concreto la norma legal.

De la anterior descripción de los hechos y análisis de la información, el señor Marco López Zeledón aparentemente lo que procuró con el nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena en el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, fue en busca de un mayor beneficio a la Administración, ya que se requería que alguno de los funcionarios de la Unidad asumiera el mismo, sin embargo, ninguno cumplía con el requisitos de la experiencia en el puesto de supervisor aeronáutico AIS/MAP B, por cuanto, desde julio de 2020, esas plazas fueron eliminadas por el Ministerio de Hacienda.

Asimismo, la señora Zúñiga Mena en ningún momento ha sido nombrada en la plaza número 46094, jefe *Aeronáutico* AIS/MAP, ni ha recibido remuneración alguna por la labor realizada hasta el 31 de agosto de 2021, además, según la normativa y jurisprudencia demarcada en este tema, ésta no podría reclamar monto alguno por concepto de diferencias salariales, pues éstas se reconocen únicamente si la persona que ejerció otras funciones cumple con todos los requisitos normativos para ocupar ese puesto o cargo.

Por lo tanto, la Asesoría Jurídica no logra evidenciar un dolo o culpa grave que pueda generar una responsabilidad en el señor Marco López Zeledón, ni en ningún otro funcionario de la institución.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas:

1) De conformidad con la investigación realizada, se evidencia que los señores Alexander Ramos Sánchez y Silvia Zúñiga Mena se encuentran nombrados en el puesto clase Técnico Aeronáutico AIS/MAP/C, ambos cumpliendo los requisitos establecidos en el Manual de Puestos.

2) En relación en el nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena en el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, no se evidencia que el mismo generara un daño a la Administración o un tercero, sino, más bien, el mismo se realizó con el fin de no perjudicar a la institución por cuanto ningún funcionario de la Unidad cuenta con los requisitos establecidos en el Manual de Puestos para el puesto de jefe de la Unidad de Servicios de Información Aeronáutica.

La inopia se presenta cuando exista ausencia de candidatos de idoneidad comprobada, para ocupar un determinado puesto. En estos supuestos, ante la ausencia de personas que cumplan todos los requisitos para ingresar al puesto, cuando las circunstancias de urgencia y necesidad para satisfacer el servicio público lo requieran, podrá obviarse algunos requisitos del puesto para permitir el nombramiento.

3) El señor Marco López Zeledón lo que aparentemente procuró con el nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena en el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, fue en busca de un mayor beneficio a la Administración, ya que se requería que alguno de los funcionarios de la Unidad asumiera el mismo, sin embargo, ninguno cumplía con el requisitos de la experiencia en el puesto de supervisor aeronáutico AIS/MAP B, por cuanto, desde julio de 2020, esas plazas fueron eliminadas por el Ministerio de Hacienda. Es decir, no se logró evidenciar un dolo o culpa grave que pueda generar una responsabilidad en el señor Marco López Zeledón, ni en ningún otro funcionario de la institución.

4) No se determina que exista ilegalidad en los nombramientos de los puestos investigados de la Unidad de Servicios de Información Aeronáutica. Tampoco hay mérito suficiente para responsabilizar a algún funcionario por el nombramiento de la señora Silvia Zúñiga Mena, en el cargo de jefe de la Unidad Servicios de Información Aeronáutica, quién realizó dichas funciones hasta el 31 de agosto de 2021.

5) Informar a la *Auditoría* Interna sobre el resultado de esta investigación preliminar.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

N°209-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:03 horas del 13 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de renovación del permiso de uso en precario del espacio número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, requerido por la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-793404, representada por el señor Guido Edgar Guevara Aguirre, portador de la cédula de identidad número 8-0102-0346.

Resultando

Primero: Que mediante artículo octavo de la sesión ordinaria número 13-2016 del 2 de marzo de 2016, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 33-2016 de las 17:40 horas del 2 de marzo de 2016, mediante la cual se otorga a la compañía Alrovi Sociedad Anónima, cédula de personería jurídica número 3-101-012392, el permiso de uso en precario del hangar número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para ejercer una actividad aeronáutica privada, con una vigencia de cinco años a partir de la notificación del acuerdo.

Segundo: Que mediante artículo noveno de la sesión extraordinaria número 72-2016 del 6 de octubre de 2016, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 174-2016 de las 17:00 horas del 6 de octubre de 2016, mediante la cual se resuelve lo siguiente:

> *"1. Acoger la solicitud de corrección interpuesta en fecha 10 de agosto del 2016, por el señor Ciro Casas Zamora, Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo de la empresa* ***Alrovi Sociedad Anónima****, contra el Artículo Octavo de la Sesión Ordinaria 13-2016, celebrada por el Consejo Técnico el dia 02 de marzo de 2016 y la resolución número 33-2016 de las 17:40 horas del 02 de marzo de 2016, en el cual se otorgó a la empresa* ***Alrovi Sociedad Anónima*** *Permiso de Uso sobre el hangar N°30 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.*
>
> *2. Corregir lo dictado en el Artículo Octavo de la Sesión Ordinaria 13-2016, celebrada por el Consejo Técnico el dia 02 de marzo de 2016 y la resolución número 33-2016 de las 17:40 horas del 02 de marzo de 2016, debiéndose leer correctamente en el Por tanto de la siguiente manera:*
>
> *(...) Otorgar a la compañía* ***ALROVI SOCIEDAD ANONIMA S. A.,*** *cédula de persona jurídica No.3-101-012392, representada por el señor Ciro Casas Zamora, cedula de identidad número nueve-cero seis dos-siete ocho nueve en calidad de Apoderado Generalísimo, el* ***PERMISO DE USO EN PRECARIO*** *del Terreno No. 30, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar actividad aeronáutica privada por una vigencia de cinco años a partir de la notificación del presente acuerdo.*
>
> *Asimismo, debe leerse correctamente en la página 3, párrafo 5 de la siguiente forma:*

(...) LA PERMISIONARIA solo podrá utilizar en el espacio asignado para brindar actividad aeronáutica privada. Por ende los servicios brindados que no se encuentren autorizados en el presente acuerdo, serán causal para revocar el presente acuerdo e iniciar con el trámite de desalojo administrativo.

(...)

3.Conjuntamente, se solicita a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, en caso de requerirlo, emitir notas de créditos aplicables posteriormente a favor de la empresa ***ALROVI Sociedad Anónima"****.*

Tercero: Que mediante escrito del 6 de agosto de 2021, la señora Catalina Guevara Pedroza, cédula de identidad número 8-0103-0190, en su condición de secretaria con facultades de apoderada generalísima sin límites de suma de la sociedad denominada Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, cédula de personería jurídica número 3-101-793404, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la renovación del permiso de uso en precario del espacio número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por cuanto, se gestionó la fusión por absorción realizada con la empresa Alrovi Sociedad Anónima, quien fuese la concesionaria original de dicho espacio.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-297-2021 del 2 de septiembre de 2021, el Departamento de Aeropuertos recomendó la renovación del permiso de uso en precario del espacio número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, señalando textualmente lo siguiente:

"(...)

En la nueva solicitud, la sociedad TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A., solicita que se elabore un nuevo permiso de uso en precario, debido a que la compañía ALROVI S.A. se fusionó con la sociedad TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A. por lo tanto, de conformidad con el artículo 224 del código de comercio, todos los derechos y obligaciones de la sociedad fusionada, pertenecen a la prevaleciente, en este caso TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A., por lo que los derechos del citado permiso de uso en precario del terreno identificado como Lote 30 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, le pertenecen ahora a TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A.

Mediante correo electrónico se le solicita a la Asesoría Jurídica emitir criterio legal si procede continuar con el trámite de renovación de dicho espacio debido a la fusión por absorción de la compañía ALROVI S.A. lo que en respuesta manifiesta lo siguiente:

"Vista la información remitida, se logra inferir que, efectivamente, se realizó una fusión entre las sociedades ALROVI S.A., 3-101-012392 y Taxis Turísticos S.A. 3-101-793404, lo cual, conforme a la legislación comercial, es viable y legítimo, siendo que, la sociedad prevaleciente o sobreviviente, en este caso Taxis Turísticos S.A., asume los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida, por lo tanto, desde un punto de visto jurídico, no existe

inconveniente, restando la viabilidad técnica, lo cual, es competencia del Departamento para el cual usted labora."

En la solicitud, la sociedad TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A. dispondrá del espacio N°30, el cual es el mismo hangar que venía ocupando la sociedad ALROVI S.A., cuya área es de 225 mts2 para albergar la aeronave TI-APD, marca Cessna, Modelo TU-206-F, registrada a nombre de la sociedad según consta en el Registro de la Propiedad, para desarrollar actividades de índole privado.

La solicitud de este espacio se basa en lo establecido en el Reglamento para la Asignación de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, Decreto Ejecutivo N°34849-MOPT, en cual señala en su artículo 5 que el permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, un certificado de operador aéreo y a los propietarios de aeronaves de uso privado, por lo que el otorgamiento de este espacio queda enmarcado en este marco regulador.

Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual del espacio N°30 que la misma no presenta ninguna situación irregular para el resguardo de la aeronave matrícula TI-APD marca Cessna, Modelo TU-206-F aeronave de propiedad de la sociedad TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A., no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su renovación, restando analizar la vialidad legal para ello, es que se le solicita emitir recomendación al ***CETAC*** *se proceda a modificar y renovar del permiso de uso en precario del terreno identificado como Lote N°30 con un área de 225 mts2 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

Quinto: Que según constancia de no saldo número 507-2021 del 22 de noviembre, 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, vigente hasta el 21 de diciembre-2021, la compañía Alrovi Sociedad Anónima se encuentra al día en sus obligaciones con la institución. Asimismo, según constancia de no saldo número 514-2021 del 24 de noviembre de 2021, vigente hasta 23 de diciembre de 2021, la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, se encuentra al día en sus obligaciones.

Sexto: Que mediante reporte de consulta de morosidad patronal de la Caja Costarricense de Seguro Social del 30 de noviembre de 2021, la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-793404, no aparece inscrita como patrono, por lo cual, en acatamiento de lo señalado en el numeral 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, se le consultó a la compañía sobre dicha situación; por lo que ésta indicó que *"La sociedad Taxis Turísticos de CR, S.A., es una sociedad inactiva, que no tiene personal contratado ni empleados, por lo que no ejerce actividad patronal y por esa razón no se encuentra inscrita ante las instituciones de seguridad social".*

Séptimo: Que mediante correo electrónico del 29 de septiembre de 2021, el Departamento de Aeropuertos amplió y aclaró el criterio técnico citado y señala lo siguiente:

"En adición al oficio DGAC-DA-OF-297-2021 Criterio sobre hangar N°30 en el AITBP_ALROVI SA se indica que, mediante articulo noveno de la sesión extraordinaria 72-

2016 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil de fecha 16 de octubre del 2016 se aprobó la resolución N°174-2016 que resolvió:

(...)

2. Corregir lo dictado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 13-2016, celebrada por el Consejo Técnico, el 02 de marzo del 2016, y la resolución número 33-2016 de las 17:40 horas del 02 de marzo del 2016, debiéndose leer correctamente en el por tanto de la siguiente manera:

"... otorgar a la compañía ALROVI S.A., cédula persona jurídica número 3-101-012392, representada por el Sr. Ciro Casas Zamora, cédula identidad número 9-062-789 en calidad de apoderado generalísimo, el PERMISO DE USO EN PRECARIO del Terreno N°30, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar actividad aeronáutica privada por una vigencia de cinco años a partir de la notificación del presente acuerdo".

(...)

Lo anterior a efectos de tener como fecha de inicio el permiso de uso 06 de octubre del 2016 el cual vence el 06 de octubre del 2021".

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

Considerando

I) Sobre los hechos

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

II) Sobre el fondo del asunto

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

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

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

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

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

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

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

2. Efectuado el análisis integral de la solicitud se determinó que, la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, cumple con los requerimientos técnicos, financieros y legales, este último debido a la fusión entre Alrovi Sociedad Anónima y Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, lo cual, consta en la certificación emitida por el Registro Nacional, lo que permite emitir la renovación del permiso de uso en precario del espacio número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con el fin de utilizarlo para desarrollar una actividad privada, así como el resguardo de la aeronave matrícula TI-APD, con una vigencia de 05 (cinco) años a partir de su aprobación.

3. En este caso, específicamente, se debe aplicar la recomendación del Departamento de Aeropuertos, emitida mediante el oficio número DGAC-DA-OF-297-2021 del 2 de septiembre de 2021, el cual, en lo que interesa, recomendó:

"(...)

En la nueva solicitud, la sociedad TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A., solicita que se elabore un nuevo permiso de uso en precario, debido a que la compañía ALROVI S.A. se fusionó con la sociedad TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A. por lo tanto, de conformidad con el artículo 224 del código de comercio, todos los derechos y obligaciones de la sociedad fusionada,

pertenecen a la prevaleciente, en este caso TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A., por lo que los derechos del citado permiso de uso en precario del terreno identificado como Lote 30 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, le pertenecen ahora a TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A.

Mediante correo electrónico se le solicita a la Asesoría Jurídica emitir criterio legal si procede continuar con el trámite de renovación de dicho espacio debido a la fusión por absorción de la compañía ALROVI S.A. lo que en respuesta manifiesta lo siguiente:

"Vista la información remitida, se logra inferir que, efectivamente, se realizó una fusión entre las sociedades ALROVI S.A., 3-101-012392 y Taxis Turísticos S.A. 3-101-793404, lo cual, conforme a la legislación comercial, es viable y legítimo, siendo que, la sociedad prevaleciente o sobreviviente, en este caso Taxis Turísticos S.A., asume los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida, por lo tanto, desde un punto de visto jurídico, no existe inconveniente, restando la viabilidad técnica, lo cual, es competencia del Departamento para el cual usted labora."

En la solicitud, la sociedad TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A. dispondrá del espacio N°30, el cual es el mismo hangar que venía ocupando la sociedad ALROVI S.A., cuya área es de 225 mts2 para albergar la aeronave TI-APD, marca Cessna, Modelo TU-206-F, registrada a nombre de la sociedad según consta en el Registro de la Propiedad, para desarrollar actividades de índole privado.

La solicitud de este espacio se basa en lo establecido en el Reglamento para la Asignación de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, Decreto Ejecutivo N°34849-MOPT, en cual señala en su artículo 5 que el permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, un certificado de operador aéreo y a los propietarios de aeronaves de uso privado, por lo que el otorgamiento de este espacio queda enmarcado en este marco regulador.

Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual del espacio N°30 que la misma no presenta ninguna situación irregular para el resguardo de la aeronave matrícula TI-APD marca Cessna, Modelo TU-206-F aeronave de propiedad de la sociedad TAXIS TURISTICOS DE C.R., S.A., no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su renovación, restando analizar la vialidad legal para ello, es que se le solicita emitir recomendación al ***CETAC*** *se proceda a modificar y renovar del permiso de uso en precario del terreno identificado como Lote N°30 con un área de 225 mts2 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

Edificación y operación

Con respecto a la edificación y operación, la permisionaria utilizará el espacio aquí permisionado para la actividad aeronáutica autorizada (privada), así como para el resguardo de la aeronave matrícula TI-APD, no

podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.

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

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

> *"En cuanto a instalaciones fácilmente removibles, es decir, que no se trate de construcciones con adherencia permanente al terreno... ".*

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

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

La permisionaria no podrá darle al espacio un uso distinto al autorizado, es decir, el resguardo de la aeronave matrícula TI-APD. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

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

Servicios no aeronáuticos

En caso de requerir acometida telefónica deberá canalizarlo por su propia cuenta; asimismo, si necesitara instalar otro tipo de servicios estos serán solicitados, instalados y pagados por la permisionaria ante las autoridades o instituciones competentes. En cuanto al servicio de agua potable, la permisionaria deberá asumir el importe que genere el consumo de agua potable, por medio de la instalación de un micro medidor, en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para cada usuario de los hangares o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial facturada al Consejo Técnico de Aviación Civil por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA).

Lo anterior, debido a la resolución número SUB-G-GSGAM-2010-791 de las 10:2 horas del 23 de octubre de 2010, emitida por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA), resolvió que todos los servicios que se requieran dentro de las instalaciones de los aeródromos o aeropuertos deberán ser otorgadas a lo interno, bajo la responsabilidad del personal que administra el Aeropuerto.

Razón por la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil se ve en la necesidad de modificar la metodología de suministro de agua a los hangares de dicho aeropuerto, la cual consistirá en la instalación de un micro medidor en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para cada usuario de los hangares o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial que el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA) factura al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Los cortes de cobro de agua serán efectuados de acuerdo con el recibo facturado por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA) al Consejo Técnico de Aviación Civil y las lecturas que realice la Administración del Aeropuerto de cada micromedidor. Las facturas serán entregadas vía correo electrónico y las mismas deberán ser canceladas en el plazo de cinco días hábiles posteriores a la fecha de vencimiento. En caso de atraso en ese pago el día sexto, la Dirección General Aviación Civil procederá a la suspensión del servicio y el costo de la reconexión correrá por cuenta de la permisionaria morosa.

El costo de la suspensión tiene un valor de ¢2.636,00 y el valor de la reconexión será de ¢2.636,00, el cual es fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). El no pago de ese servicio será causal para tramitar el desalojo administrativo del Permisionario que ocupa el espacio o hangar.

Tarifa

Asimismo, la permisionaria deberá cancelar a la Dirección General de Aviación Civil el canon correspondiente, según los artículos 10 y 166 de la Ley General de Aviación Civil, mismo que se fijará de acuerdo con el régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades Aeroportuarias. El canon se sujeta a las modificaciones posteriores que señale el apéndice tarifario respectivo.

Pólizas y normativa

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

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

También, la permisionaria deberá comprometerse a cumplir fielmente las Leyes, Reglamentos y Circulares relativos a la Aviación Civil que sean concordantes con la prestación del servicio y/o el uso de los terrenos del aeropuerto, así como con todos los acuerdos y disposiciones que sobre el permiso en precario otorgado establezca el Consejo Técnico de Aviación Civil.

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

La permisionaria solo podrá utilizar el espacio asignado para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, en el caso de la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima para actividad privada y el resguardo de la aeronave matrícula TI-APD, con una vigencia de 5 (cinco) años a partir de su aprobación, según recomendación del Departamento de Aeropuertos.

Ahora bien, el Consejo podrá reubicar el área otorgada a la permisionaria, por razones de conveniencia u oportunidad, para ello deberá contar con el visto bueno del Departamento de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil y los criterios técnicos que devengan en necesarios.

Asimismo, deberá la permisionaria garantizar que el entorno, los bienes, los servicios y las instalaciones de atención al público sean accesibles para que las personas los usen y disfruten en cumplimiento a lo establecido por la ley número 7600 del 02 de mayo de 1996, denominada "*Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad*" y su reglamento.

También, el Consejo Técnico de Aviación Civil no tendrá ninguna responsabilidad por cualquier daño que genere el uso normal de las instalaciones, al personal de la empresa, sus representantes y/o cualquier otra persona relacionada con la misma, así como por los equipos ahí almacenados.

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

En cuanto a la forma de pago, la permisionaria efectuará la cancelación del canon establecido dentro de los ocho primeros días de cada mes en la Caja de la Tesorería de la Dirección General de Aviación Civil de acuerdo con lo establecido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 17 de la sesión ordinaria número 31-2000 del 07 de abril de 2000.

No obstante, la permisionaria podrá efectuar el pago mediante transferencia electrónica en la cuenta en colones número 229838-4 del Banco de Costa Rica, para lo cual deberá de comunicarlo a la Unidad de Recursos Financieros a la siguiente dirección de correo electrónico msolorzano@dgac.go.cr. En caso de cambiar el número de cuenta, la Dirección General de Aviación Civil deberá de notificar a la permisionaria.

Terminación del permiso de uso

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

1) Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.
2) Revocatoria.
3) Rescisión.
4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.
5) Resolución unilateral del Consejo por motivos de interés público.
6) El no mantener al día las pólizas según lo establecido en la cláusula IV, inciso 3 de este documento.
7) El atraso por más de un mes en el pago de la tarifa establecida por el uso del espacio, del servicio de agua o de cualquier otra suma que adeude a la Dirección General de Aviación Civil.

8) Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, el Consejo podrá revocar el permiso.
9) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.
10) Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa.

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

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Otorgar a la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-793404, representada por el señor Guido Edgar Guevara Aguirre, portador de la cédula de identidad número 8-0102-0346, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, la renovación del permiso de uso en precario del espacio número 30 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, para actividad privada, así como el resguardo de la aeronave matrícula TI-APD, cuya vigencia será de 5 (cinco) años a partir de su aprobación, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante oficio número DGAC-DA-OF-297-2021 del 02 de septiembre de 2021.

2) Notifíquese a la compañía Taxis Turísticos de CR Sociedad Anónima, representada por el señor Guido Edgar Guevara Aguirre, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, por medio del correo electrónico jgiralt@giraltlex.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 5

No.210-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las19:09 horas del 13 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce el archivo a la solicitud de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, para la suspensión por un período de un año de su certificado de explotación.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 191-2018 del 11 de diciembre de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, un certificado de explotación para brindar los servicios de aviación agrícola comercial (fumigación) en todo el territorio nacional con aeronaves de ala fija, con una vigencia de quince años contados a partir de su expedición.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-2289-2021 del 4 de octubre de 2021, el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil autorización para suspender por un plazo de un año, el certificado de operativo de su representada.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0759-2021 del 12 de octubre de 2021, los señores Elmer Hernández Chaves y Luis González Arroyo, ambos funcionarios de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron:

> *"Con relación a su oficio DGAC-AJ-OF-1281-2021 donde solicitan un criterio técnico con respecto a la solicitud del Sr. José Ángel Guerra Laspiur, donde solicita la suspensión del Certificado Operativo de la compañía SEMA AGRICOLA, nos permitimos indicarle lo siguiente:*
>
> *La Unidad de Aeronavegabilidad* ***no tiene objeción técnica*** *para que se le acepte la solicitud de la compañía y se le suspenda tanto el Certificado de Explotación y el Certificado Operativo por el periodo solicitado de un año".*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2294-2021 del 12 de octubre de 2021, los señores Jorge Herrera y Erick Sagrera, ambos funcionarios de Operaciones Aeronáuticas, en lo que interesa indicaron:

> *"Con relación a su oficio DGAC-AJ-OF-1282-2021 mediante el cual nos solicita emitir el correspondiente criterio técnico respecto a la solicitud de la empresa Sema Agrícola S.A., para suspender por el plazo de 1 año su certificado de explotación*
>
> *Esta Unidad de Operaciones Aeronáuticas no tiene inconveniente en que se suspenda el Certificado de Explotación y Certificado Operativo de la empresa SEMA Agrícola S.A. por el plazo solicitado de 1 año, en el entendido de que para efectos de reiniciar operaciones, la empresa deberá someterse a un proceso de recertificación técnica tal y como lo establece el RAC 119.63".*

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1435-2021 del 8 de noviembre de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica previno a la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, la morosidad con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF) y el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), otorgándole un plazo de 10 días hábiles para encontrarse al día con las instituciones contrarias, caso contrario, se procedería al archivo de la gestión relacionada con la suspensión del certificado de explotación.

Sexto: Que, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 2 de diciembre de 2021, se verificó que la compañía Sema Agricola Sociedad Anónima se encuentra al morosa con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre el archivo a la solicitud de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, para la suspensión por un año del certificado de explotación.

Mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-2289-2021 del 4 de octubre de 2021, el señor José Ángel Guerra Laspiur, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, autorización para suspender por un plazo de un año, el certificado de operativo de su representada.

En este sentido, es importante aclarar que el inciso I) del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil prescribe que es una atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento, prórroga, **suspensión,** caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación; razón por la cual, la solicitud indicada se toma como una suspensión al certificado de explotación a pesar de que en el escrito se indica certificado operativo. Recordemos que la intensión del gestionante es la suspensión de operaciones, es decir, la suspensión del servicio aeronáutico que brinda, misma que se le otorgó mediante el certificado de explotación, por lo cual, se entiende que es éste el que se debe suspender.

En diligencia atinentes al presente asunto, mediante los oficios números DGAC-DSO-AIR-OF-0759-2021 y DGAC-DSO-OPS-OF-2294-2021 citados, las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones indicaron no

tener objeción técnica a la solicitud de suspensión por el plazo de un año del certificado de explotación de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima.

Ahora bien, el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, en lo que interesa señala lo siguiente:

> *Artículo 74.- La Contraloría General de la República no aprobará ningún presupuesto, ordinario o extraordinario, ni efectuará modificaciones presupuestarias de las instituciones del sector público, incluso de las municipalidades, si no presentan una certificación extendida por la Caja Costarricense de Seguro Social, en la cual conste que se encuentran al día en el pago de las cuotas patronales y obreras de esta Institución o que existe, en su caso, el correspondiente arreglo de pago debidamente aceptado. Esta certificación la extenderá la Caja dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a la presentación de la solicitud, en papel común y libre de cargas fiscales, timbres e impuestos de cualquier clase.*
>
> *Corresponderá al Ministro de Hacienda la obligación de presupuestar, anualmente, las rentas suficientes que garanticen la universalización de los seguros sociales y ordenar, en todo caso, el pago efectivo y completo de las contribuciones adeudadas a la Caja por el Estado, como tal y como patrono. El incumplimiento de cualquiera de estos deberes acarreará en su contra las responsabilidades de ley. Penalmente esta conducta será sancionada con la pena prevista en el artículo 330 del Código Penal.*
>
> ***Los patronos y las personas que realicen total o parcialmente actividades independientes o no asalariadas deberán estar al día en el pago de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), así como con otras contribuciones sociales que recaude esta Institución conforme a la ley.*** *Para realizar los siguientes trámites administrativos, será requisito estar inscrito como patrono, trabajador independiente o en ambas modalidades, según corresponda, y al día en el pago de las obligaciones, de conformidad con los artículos 31 y 51 de esta Ley.*
>
> *(Así reformado el párrafo anterior por el artículo único de la ley N° 8909 del 8 de febrero de 2011)*
>
> ***1.- La admisibilidad de cualquier solicitud administrativa de autorizaciones que se presente a la Administración Pública y esta deba acordar en el ejercicio de las funciones públicas de fiscalización y tutela o cuando se trate de solicitudes de permisos, exoneraciones, concesiones o licencias.*** *Para efectos de este artículo, se entiende a la Administración Pública en los términos señalados en el artículo 1 tanto de la Ley General de la Administración Pública como de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.*
>
> *2.- En relación con las personas jurídicas, la inscripción de todo documento en los registros públicos mercantil, de asociaciones, de asociaciones deportivas y el Registro de organizaciones Sociales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, excepto los expedidos por autoridades judiciales.*

3.- Participar en cualquier proceso de contratación con la Administración Pública, central o descentralizada, con empresas públicas o con entes públicos no estatales, fideicomisos o entidades privadas que administren o dispongan, por cualquier título, de fondos públicos.

(La negrita y el subrayado no son del original)

De lo anterior, se desprende que para el trámite que nos ocupa, es requisito sine qua non, el gestionante debe encontrarse al día con el pago de la seguridad social; por lo cual, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1435-2021 del 8 de noviembre de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica previno a la compañía Sema Agrícola sobre su morosidad con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF) y el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), otorgándole un plazo de 10 días hábiles para encontrarse al día con las instituciones contrarias, caso contrario se procedería al archivo de la gestión relacionada con la suspensión del certificado de explotación, no obstante, esta no atendió dicha solicitud.

Efectivamente, el 2 de diciembre de 2021, la Administración verificó que la compañía Sema Agricola Sociedad Anónima se encuentra aún al morosa con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), haciendo caso omiso a la prevención realizada.

En este sentido, el numeral 6 de la ley número 8220 del 19 de febrero de 2002, denominada "*Protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos*", establece que la Administración deberá prevenir al interesado los defectos de los cuales adolezca su gestión, veamos:

"*Plazo* y calificación únicos
La Administración tendrá el deber de resolver el trámite siempre dentro del plazo legal o reglamentario dado. ***La entidad, el órgano o el funcionario de la Administración deberán verificar la información presentada por el administrado y prevenirle, por una única vez y por escrito, que complete los requisitos omitidos en la solicitud o el trámite, o que aclare o subsane la información****. La prevención debe ser realizada por la Administración como un todo, válida para los funcionarios, y no se podrán solicitar nuevos requisitos o señalar nuevos defectos que no fueron prevenidos oportunamente, aun cuando sea otro funcionario el que lo califique por segunda vez.*

La prevención indicada suspende el plazo de resolución de la Administración y otorgará al interesado hasta diez días hábiles para completar o aclarar; transcurridos estos continuarán el cómputo del plazo restante previsto para resolver".

(La negrita y el subrayado no son del original)

Por su parte, mediante dictamen número C-321-2009 del 23 de noviembre de 2009, la Procuraduría General de la República se refirió a la naturaleza de la prevención en cuestión, indicando lo siguiente:

*"****La prevención de mérito tiene el efecto propio de un análisis de admisibilidad de la solicitud****. No de la procedencia de la misma.* ***Análisis de admisibilidad que conduce a determinar si están presentes los requisitos exigidos para presentar la solicitud, sin que sea ese momento***

el correspondiente para que la Administración juzgue y valore si a partir de los requisitos presentados la solicitud reúne las condiciones necesarias para que se dicte una resolución favorable en los términos pretendidos por el administrado.

Podría decirse, entonces, que el artículo 6 sienta como un deber general de la actuación administrativa, independientemente del procedimiento que resulte aplicable, el de prevenir subsanar los defectos o faltas de la solicitud que el administrado le presente. Subsanación que para el procedimiento administrativo está prevista en el artículo 287 de la Ley General de la Administración Pública.

Pero, además, ***esa prevención es única****. El artículo 6 es muy claro al disponer que la Administración prevendrá "por una única vez y por escrito, que complete requisitos omitidos en la solicitud o el trámite o que aclare información". Y esa a esa única prevención al acto que la Ley atribuye efectos suspensivos del plazo para resolver.*
Conforme lo expuesto va de suyo que la circunstancia de que la Administración haya hecho una prevención para que se presenten requisitos o se subsanen otros, no implica que deba acoger en resolución final la petición o pretensión del administrado. De lo expuesto se sigue además que la calificación sobre el fondo es propia de la resolución final".

Al respecto, los artículos 262 c), 264 y 287 1) de la Ley General de la Administración Pública señalan lo siguiente:

"Artículo 262.- *Los actos de procedimiento deberán producirse dentro de los siguientes plazos:*

(...)

c) Los dictámenes, peritajes, e informes técnicos similares, diez días después de solicitados;

(...)

Artículo 264.-

1. Aquellos trámites que deban ser cumplidos por los interesados deberán realizarse por éstos en el plazo de diez días, salvo en el caso de que por ley se fije otro.
2. A los interesados que no los cumplieren, podrán declarárseles de oficio o a gestión de parte, sin derecho al correspondiente trámite.

Artículo 287.-

1. Todos los demás defectos subsanables de la petición podrán ser corregidos en el plazo que concederá la administración, no mayor de diez días.

(...)".

Por lo anterior, en vista de que la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, cédula jurídica número cédula jurídica 3-101-113428, representada por el señor José Ángel Guerra Laspiur, en calidad de apoderado generalísimo, no cumplió con el requerimiento señalado por la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante oficio DGAC-AJ-OF-1435-2021 del 8 de noviembre de 2021, el cual se refería a la morosidad con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF) y el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), lo procedente es el archivo de la solicitud registrada con el consecutivo de ventanilla única número VU-2289-2021 del 4 de octubre de 2021.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Archivar la solicitud registrada con el consecutivo de ventanilla única número VU-2289-2021 del 4 de octubre de 2021, suscrita por el señor José Ángel Guerra Laspiur, en calidad apoderado generalísimo de la compañía Sema Agricola Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-113428, para suspender por el plazo un año el certificado de explotación y certificado operativo de su representada, toda vez que la compañía no cumplió con requerimiento señalado por la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1435-2021 del 8 de noviembre de 2021, el cual se refería a la morosidad con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF) y el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS).

2.Notifíquese el presente acuerdo al señor Jose Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico info@snhltda.com.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante Artículo _____ de la Sesión _____ N° _____-2021, celebrada el día _____ de 2021.

Anexo N° 6

No.211-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:16 horas del 13 mes de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce recurso de reconsideración incoado por el señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la empresa Aeroyate Sociedad Anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021 del 14 de julio de 2021, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 117-2021 del 14 de julio de 2021, referente al reclamo administrativo incoado por dicha compañía.

Resultandos

Primero: Que mediante el artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021 del 14 de julio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil se aprobó la resolución número 117-2021 del 14 de julio de 2021, mediante la cual se resolvió lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *1) Rechazar por improcedente el reclamo indemnizatorio interpuesto por el señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la compañía Aeroyate Sociedad Anónima, cédula jurídica número 1-0779-0654, para que se le indemnice por las mejoras realizadas en el hangar número 01 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, propiedad del Consejo Técnico de Aviación Civil, toda vez que su ocupación no fue resultado de una concesión, sino de un permiso de uso en precario, por lo cual no es viable la utilización de fondos del erario público para resarcir mejoras generadas por el ocupante para realizar los fines de su actividad particular.*
>
> *(...)".*

Segundo: Que el artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021 del 14 de julio de 2021, fue debidamente notificado a la parte impugnante, por medio del acta de notificación número 201 del 9 de agosto de 2021.

Tercero: Que mediante escrito con número de ventanilla única 1952-2021 del 30 de agosto de 2021, el señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la empresa Aeroyate Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021 del 14 de julio de 2021, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 117-2021 del 14 de julio de 2021, referente al reclamo administrativo incoado por dicha compañía.

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

Considerando

I. Sobre los hechos

Mediante el escrito con número de ventanilla única 1952-2021 del 30 de agosto de 2021, el señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la empresa Aeroyate Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021 del 14 de julio de 2021, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 117-2021 del 14 de julio de 2021, en los siguientes términos:

El señor Montealegre Escalante, en su condición antes citada, señala que su representada se dedica desde hace más de treinta años a la actividad de servicios de aeronaves; que por el período mencionado su representada ocupó el hangar 1 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, bajo un permiso de uso en precario. Que, inicialmente, el permiso de uso fue sobre un inmueble sin construcción, consistente en un terreno de mil trescientos treinta metros cuadrados.

Agrega, que su representada construyó una edificación de una nave industrial, utilizada como hangar, para el mantenimiento de aeronaves y acondicionado como taller, oficinas, bodegas y áreas sociales, con materiales livianos y estructurales de primera calidad, según se desprende del avalúo aportado, con un valor de US$ 554.636.63; que actualmente, esa construcción se encuentra ocupada por el Servicio de Vigilancia Aérea del Ministerio de Seguridad Pública, según consta en acuerdo al respecto.

Alude que en el permiso de uso se estableció que la estructura, así como las mejoras, son propiedad de su representada, pues solo se otorgó el uso de suelo, siendo que las construcciones incorporadas por accesión fueron realizadas por su representada. Que el 7 de octubre de 2020 fueron desalojados a pesar de su oposición. Que ante la situación de desalojo, se planteó el reclamo por las obras construidos en el inmueble, solicitando la cancelación de US$554.636.63.

Apunta que el 9 de agosto de 2021, mediante la resolución número 117-2021 del 14 de julio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil les rechazó de la solicitud de pago por ser un permiso de uso en precario, pero sin analizar si las obras se realizaron como mejoras y que la Administración está utilizando la construcción. El recurrente considera que lo actuado por el Consejo Técnico de Aviación Civil es contrario a lo dispuesto en los numerales 154 de la Ley General de la Administración Pública, 13 de la Ley General de Aviación Civil, el permiso de uso en precario suscrito entre partes, Ley de creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 y sus anexos, así como la Constitución Política.

Por otra parte, en cuanto al fondo, el señor Montealegre Escalante alega supuestas omisiones administrativas e incorrecta aplicación del derecho y consigna que la resolución impugnada parte de una premisa incorrecta, pues, se ampara en un permiso de uso en precario para rechazar el pago indemnizatorio, no obstante, la situación es otra, porque se incorporaron construcciones vía accesión.

Considera que la Administración, con el hecho de no cancelar obras nuevas y que actualmente son ocupadas por seguridad aeroportuaria, está generando un enriquecimiento injustificado de la construcción que realizó su representada. Reitera que en este caso se trata de un tema de accesión y no sobre mejoras, es decir, se trata de obra nueva que se hizo con conocimiento de la Administración, la cual, hace uso de esa edificación, por lo que

lo procedente es que se le cancele el valor de la construcción conforme los numerales 505 y siguientes del Código Civil, aplicados supletoriamente por disposición del artículo 9 de la Ley General de la Administración Pública.

Señala que, independientemente del título, su representada tiene derecho a que le sean resarcidas las mejoras por accesión, ya que son utilizadas por el Ministerio de Seguridad. Asimismo, indica que la resolución impugnada es omisa, pues no analiza extremos como las construcciones nuevas incorporadas por accesión, ni menciona que dichas obras están siendo usadas por la Administración, por medio del Servicio de Vigilancia Aérea, por lo cual, deviene en nula.

Además, considera una aplicación incorrecta de la normativa, porque ningún artículo posibilita a la Administración a no pagar por construcciones realizadas en un inmueble dado bajo el permiso de uso en precario, considerando que se violenta el principio de legalidad, regulados en los ordinales 11 constitucional y 11 de la Ley General de la Administración Pública. Señala que las actuaciones de la Administración se deben caracterizar por la buena fe, por lo cual, es inconcebible que un ente público pretenda enriquecerse o sacar provecho de la inversión realizada por su representada.

Indica que se debe aplicar el Código Civil para fundamentar el pago de las construcciones por accesión, pues de no hacerse así, genera un vicio en el acto administrativo que afecta el motivo y la debida motivación que violenta el principio de inderogabilidad singular de la norma.

Por otra parte, indica que la Administración debe actual conforme a la legalidad, por lo que debe anular lo actuado, enderezar y sanear el acto administrativo para que respete el derecho indemnizatorio de su representada, toda vez que la Administración utiliza la obra para albergar al Servicio de Vigilancia Aérea del Ministerio de Seguridad Pública, por lo cual, se pretende el reconocimiento y cancelación de la inversión en la construcción del edificio del hangar número 1.

Por lo anterior, solicita se ordene:

1) Que el acuerdo artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021 del 14 de julio de 2021, es nulo al carecer de la adecuada motivación y no ser conforme al ordenamiento jurídico, resoluciones judiciales y criterios de la Procuraduría General de la República.

2) Que se ordene el pago del monto de la obra según el avalúo adjunto a este memorial.

II. Sobre la legitimación y admisibilidad del recurso

Jurídicamente, por recurso se entiende el medio u oportunidad procesal concedido taxativamente por ley a las partes dentro del procedimiento correspondiente, para requerir que el mismo juez u órgano administrativo que dictó una resolución o su superior jerárquico, propio o impropio, la examine de nuevo, con el fin de corregir los errores, excesos u omisiones sobre la relación material o sobre la relación procesal que en ella se haya incurrido.

La facultad con que cuentan los administrados para recurrir decisiones administrativas se encuentra, inicialmente, tipificada en la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 del 2 de mayo de 1978, constituyéndose ésta una norma de aplicación general a la actuación administrativa, la cual será

remplazada solo por norma especial cuando ésta regule el tema, como sucede en el presente caso, pues la Ley General de Aviación Civil regula el tema impugnatorio de los actos administrativos que dicta la Dirección General de Aviación Civil y/o el Consejo Técnico de Aviación Civil.

En este sentido, el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil establece literalmente lo siguiente:

> *"Artículo 309. – Contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrá formularse recurso de reconsideración, dentro del plazo de quince días hábiles contados a partir de su notificación".*

En el presente asunto, la resolución número 53-2021 citada, fue debidamente notificada a la impugnante el día 9 de agosto de 2021, mediante el acta de notificación número 201, siendo que el plazo para presentar dicho recurso vencía el día 30 de agosto de 2021.

Ahora bien, mediante escrito del 30 de agosto de 2021, el señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la compañía Aeroyate Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 53-2021 del 14 de julio de 2021, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 117-2021 del 14 de julio de 2021, por lo cual, el mismo se encuentra dentro del plazo establecido por ley y, por lo tanto, se procederá a conocer el fondo del asunto.

III. Sobre el caso específico

Efectivamente la compañía impugnante ocupaba el hangar bajo la figura del permiso de uso en precario. Asimismo, es cierto que el inmueble era un lote sin construcción. Ahora bien, existe una edificación, pero las condiciones técnicas, así como la calidad y condición de la estructura y materiales se desconoce, igual que su valor, pues no existe un avalúo oficial. Ciertamente, en la actualidad el Servicio de Vigilancia Aérea utiliza las instalaciones para brindar el servicio público atinente a sus funciones.

Por otra parte, el permiso de uso P.U. 15-2013 expresamente indicaba lo siguiente:

> **IV. EDIFICACIÓN Y OPERACIÓN**
> En esta área LA PERMISIONARIA utilizará el espacio aquí concesionado y no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización del Departamento de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil. En caso de ser autorizadas las remodelaciones y/o mejoras al inmueble estas deberán ser removibles y podrán ser retiradas por el concesionario para el uso que desee dársele previa autorización del Consejo. Las mejoras no removibles hechas al inmueble se consideraran como propiedad del Consejo Técnico de Aviación. No podrá dársele al espacio un uso distinto al autorizado. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

Como se desprende de una simple lectura de la respectiva cláusula del permiso de uso a la compañía Aeroyate Sociedad Anónima, ésta no podía introducir mejoras sin la autorización del Departamento de Infraestructura, permiso que no consta en el acervo probatorio. Asimismo, se le emplaza a que si se le autorizaban las mejoras, estas deberían ser removibles, pues las no removibles se consideraban propiedad del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Ciertamente, en fecha 7 de octubre de 2020, se materializó el desalojo del hangar citado. Además, la recurrente procedió a plantear reclamo por las obras construidas. Además, en fecha 9 de agosto de 2021, se les notifica la resolución número 117-2021 citada, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil rechazó el reclamo interpuesto, no obstante, sí se emitieron los argumentos de hecho y de derecho que sustentaron las afirmaciones contenidas en el acuerdo impugnado.

En cuanto a la consideración de que el Consejo Técnico de Aviación Civil actuó contrario a la normativa señalada, no es un hecho como tal, sino una manifestación subjetiva de la recurrente.

Para un análisis de fondo, debemos indicar que el ordenamiento jurídico prevé la posibilidad legal para la disposición de instalaciones públicas, cual es, el simple ***permiso de uso***.

Respecto a este instrumento legal, la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 del 2 de mayo de 1978, en su artículo 154, dispone lo siguiente:

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

De la norma transcrita anteriormente, se colige que la Administración puede otorgar permisos de uso en bienes de dominio público, motivados en razones de oportunidad o conveniencia. Es decir, debe hacerse una valoración en orden a cuáles son los motivos que sustentan el otorgamiento de ese beneficio de cara al interés público. Pero es claro que se trata de un beneficio concedido por mera tolerancia, de ahí su naturaleza precaria.

En efecto, nótese que el ordenamiento es claro en señalar que dichos permisos se brindan siempre a título precario, lo cual significa que en el momento en el cual la Administración necesite el espacio, puede revocar el permiso de uso, sin responsabilidad alguna. Claro está, dicha revocación no debe ser intempestiva ni arbitraria, es decir, debe comunicarse –con antelación razonable– a quien usa el bien que el permiso de uso se tiene por agotado.

En la jurisprudencia administrativa, mediante el dictamen número C- 083-2000 del 28 de abril de 2000, la Procuraduría General de la República, de cita también por el reclamante, en cuanto al permiso de uso en precario, se refirió de la siguiente manera:

> *"(...)*
>
> *Los permisos de uso pueden definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento sin derecho de resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso. **Se trata de un derecho precario producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de un poder discrecional.** Situación diferente a la del concesionario, porque éste goza de un poder jurídico especial sobre el bien de dominio público.*

(...)".

(El destacado es nuestro)

Asimismo, la Procuraduría General de la República se ha pronunciado en el sentido de que los permisos de uso sobre bienes públicos son admisibles siempre que el uso que se le dé al bien sea compatible con su integridad y con el fin público al cual se encuentra afecto y destinado[5].

Atendiendo a las características señaladas, es claro que el permisionario no puede entender que ese beneficio se le ha otorgado en forma indefinida e incuestionable, pues entre sus rasgos elementales están justamente su precariedad y la atención a un fin público, lo cual implica que el permiso puede ser revocado en cualquier momento. Ergo, aun cuando el acto administrativo que otorga el permiso no incluya un determinado plazo de vigencia para ese beneficio, no podríamos afirmar que fue concedido en forma indefinida, salvo que ello se entienda en el sentido de que, si bien en cualquier momento la Administración puede solicitar la devolución de las instalaciones prestadas, el permiso no fue otorgado sujetándolo a una determinada fecha de expiración establecida ***prima facie***.

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

Sobre dicha característica de este tipo de permisos, mediante la sentencia número 2306-1991 de las 14:34 horas del 6 de noviembre de 1991, la Sala Constitucional explicó lo siguiente:

> "*La precariedad de todo derecho o permiso de uso, es consustancial a la figura y alude a la posibilidad que la administración, en cualquier momento lo revoque, ya sea por la necesidad del Estado de ocupar plenamente el bien, por construcción de una obra pública al igual que por razones de seguridad, higiene, estética, todo ello en la medida que si llega a existir una contraposición de intereses entre el fin del bien y el permiso otorgado, debe prevalecer el uso natural de la cosa pública*".

Así, existe la posibilidad de revocar el permiso de uso por todas esas razones mencionadas, e incluso si se advierte una desmejora o cualquier tipo de afectación negativa de las instalaciones prestadas de su funcionamiento o de los intereses institucionales, dado el interés público que siempre debe prevalecer.

En el dictamen número C-227-2018 del 10 de setiembre de 2018, la Procuraduría General de la República concluyó, en lo que interesa y corresponde al presente estudio, lo siguiente:

> "*(...)*

[5] Procuraduría General de la República, dictamen número C-328-2009 del 30 de noviembre de 2009.

5. Sobre los bienes de dominio público puede otorgarse ya sea una concesión o un permiso de uso, ambas figuras debidamente reguladas en el ordenamiento jurídico. La concesión tiene por objeto el cumplimiento del fin público mediante la prestación de servicios complementarios, mientras que el permiso se brinda por mera tolerancia, en ejercicio de las potestades discrecionales de la Administración.

6. Mediante la figura del permiso de uso de bienes de dominio público se genera una situación jurídica precaria, mientras que mediante la concesión se crea una situación jurídica consolidada que se encuentra sujeta a los parámetros contractuales que fueron pactados entre las partes.

7. Dado que los permisos se brindan a título precario, ello significa que en el momento en el cual la Administración necesite el espacio, puede revocar el permiso de uso sin responsabilidad alguna. Claro está, dicha revocación no debe ser intempestiva ni arbitraria, es decir, debe comunicarse –con antelación razonable– a quien usa el bien, que el permiso de uso se tiene por agotado.

8. El permiso de uso eventualmente puede otorgarse sin la fijación de una fecha límite o de expiración establecida prima facie, sin que ello signifique que el particular pueda entender que adquirió un beneficio a tiempo indefinido, toda vez que tiene claro que al momento en que se produzca una comunicación expresa de la Administración dando por terminado el permiso, pondrá a su disposición el espacio utilizado previamente, esto en razón del derecho que le asiste a la Administración para ocupar el bien con el objetivo de lograr el fin público de que se trate".

Lo expuesto hasta aquí nos permite observar una serie de características de los instrumentos de "***concesión***" y "***permiso de uso en precario***", las cuales resultan necesarias identificar para poder desarrollar adecuadamente este criterio.

En ***primer*** lugar, sobre los bienes de dominio público puede otorgarse ya sea una ***concesión*** o un ***permiso de uso***, ambas figuras se encuentran debidamente reguladas en el ordenamiento jurídico y la utilización de una u otra depende de las características del uso que se le vaya a dar al bien demanial y a la discrecionalidad de la Administración.

En ***segundo*** lugar, mediante la figura del ***permiso de uso*** de bienes de dominio público se genera una situación jurídica precaria con características intrínsicamente definidas, mientras que mediante la concesión se crea una situación jurídica consolidada que se encuentra sujeta a los parámetros contractuales que fueron pactados entre las partes, mediante un procedimiento licitatorio.

En ***tercer*** lugar, los permisos de uso se brindan a título precario, ello significa que en el momento en el cual la Administración necesite el espacio, puede revocar el permiso de uso sin responsabilidad alguna.

Bajo dicho entendimiento y, en concordancia con lo señalado acápites arriba, únicamente, la concesión, permite un derecho indemnizatorio sobre las mejoras realizadas por el concesionario, entendiendo que, por el permiso

de uso en precario, le está vedado a la Administración, utilizar parte del erario para resarcir obras o mejoras realizadas en terrenos del Estado.

Valga indicar que esta postura ha sido sostenida por la Procuraduría General de la República, pues mediante el dictamen número C-081-98 del 5 de mayo de 1998 y la opinión jurídica número OJ-002-1999 del 06 de enero de 1999, ésta indicó lo siguiente:

> *"En cambio, cuando el administrado utiliza el bien por tener un permiso de uso, de acuerdo con el artículo 154 de ese mismo cuerpo normativo, éste es a título precario y, por lo tanto, la revocación de ese permiso no hace surgir la responsabilidad del Estado. Eso sí, esa revocación no debe ser realizada en forma intempestiva".*

Para mayor abundamiento, en el pronunciamiento C-139-2006 del 4 de abril de 2006, la Procuraduría

General de la República indicó lo siguiente:

> *"Si bien es cierto el permiso de uso se otorga en ejercicio de un poder discrecional de la Administración (pronunciamientos de la Procuraduría números C-100-95 del 10 de mayo de 1995, C-072-97 del 9 de mayo de 1997, C-139-97 del 31 de julio de 1997, C-213-98 del 15 de octubre de 1998, C-083-2000 del 28 de abril de 2000, OJ-103-2000 del 18 de setiembre del 2000, OJ-144-2001 del 2 de octubre de 2001, OJ-092-2002 del 13 de junio de 2002, C-192-2005 del 19 de mayo del 2005, y votos de la Sala Constitucional números 7500 de las 16 horas 3 minutos del 11 de noviembre de 1997 y 2777 de las 11 horas 27 minutos del 24 de abril de 1998) no puede afectar el uso racional de los bienes en orden a la satisfacción del interés público, o comprometer los principios fundamentales de la actividad administrativa —eficiencia, igualdad, mutabilidad y continuidad—. (Dictamen No. C-213-98 del 15 de octubre de 1998, artículos 4, 15, 16 y 160 de la Ley General de la Administración Pública).*
>
> *Además, debe tenerse en cuenta que "los permisos de uso son autorizaciones para la realización de actos sencillos cuyos efectos no inciden de manera significativa en el bien usado" (dictamen No. C-100-95 del 10 de mayo de 1995), su objeto son actividades que no requieren construcciones u obras permanentes o de gran envergadura, e implican una ocupación con instalaciones de fácil y rápida remoción o bienes muebles (dictámenes y pronunciamientos números C-100-95 del 10 de mayo de 1995, OJ-060-96 del 20 de setiembre de 1996, C-170-98 del 14 de agosto de 1998, C-053-1999 del 16 de marzo de 1999, OJ-115-2000 del 18 de octubre del 2000, C-026-2001 del 7 de febrero del 2001 y OJ-006-2004 del 19 de enero del 2004).*

Tal y como se ha expuesto en los párrafos anteriores, según el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública, la revocación del permiso de uso en precario no genera responsabilidad a la Administración, razón por la cual, se ha rechazado el reclamo indemnizatorio en primera instancia. La norma de cita no contempla ninguna excepción que conlleve a otorgar un resarcimiento, por lo cual, ante el principio de legalidad, la Administración está imposibilitado legalmente de producir dicha erogación.

Siendo que, en el caso de marras, estamos ante una simple tolerancia de la Administración en la ocupación de un bien dominical, presenta con nula posibilidad, un sustento jurídico que permita, sin constituir un acto *contra legem* el indemnizar una obra que, evidentemente, se edificó para cumplir los fines del ocupante, más no, los requeridos por la Administración como propietaria del inmueble. Adicionalmente, no consta en el reclamo planteado, permisos gestionados ante la Administración para edificar dichas mejoras, razón de más, para tener por no autorizadas las mismas y, en definitiva, ser un acto unilateral del ocupante.

Pretender justificar una indemnización con la figura de la accesión y con la normativa civil mencionada, es procurar una actuación administrativa irregular, pues existe norma expresa y específica que regula el permiso de uso, la cual, como se ha indicado, exime de responsabilidad a la Administración ante la revocación de ese permiso.
En ese sentido, la norma 505 del Código Civil no hace alusión a bienes que, como en el caso en estudio, son demaniales o dominicales, es decir, que están fuera del comercio de los hombres, por lo cual, la norma de rito no le es aplicable al presente caso, tanto así que en el propio permiso de uso se contempla esta circunstancia, tal cual se expuso párrafos atrás, por lo cual, era un aspecto conocido por la reclamante.

Por otra parte, se le ha permitido al impugnante que retire todas aquellas mejoras removibles, tanto es así, que hasta un plazo adicional se le otorgó para poder removerlas. En ese sentido, la Procuraduría General de la República ha señalado en cuanto a los bienes removibles:

> *"En cuanto a instalaciones fácilmente removibles, es decir, que no se trate de construcciones con adherencia permanente al terreno... "*. (Dictamen número C-170-98 del 14 de agosto de 1998)

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

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

Por lo anteriormente señalado, en consonancia con el principio de legalidad regulado en los numerales 11 de la Constitución Política y 11 de la Ley General de la Administración Pública, así como el 154 de ese último cuerpo normativo, no es viable proceder con la indemnización solicitada, pues queda claro que la revocatoria del permiso de uso en precario no genera responsabilidad a la Administración, no existiendo obligación de aplicar supletoriamente la figura de la accesión ni lo regulado por en la normativa civil en la cual se ampara el recurrente.

Por lo tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en los hechos y citas de ley se resuelve:

1) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración incoado por el señor Marco Montealegre Escalante, en su condición de apoderado generalísimo de la empresa Aeroyate Sociedad Anónima, contra el artículo sétimo de

la sesión ordinaria 53-2021 del 14 de julio de 2021, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 117-2021 del 14 de julio de 2021, referente al reclamo administrativo incoado por dicha compañía, toda vez que su ocupación no fue resultado de una concesión, sino más bien de la simple tolerancia de la Administración, por lo cual, no es viable la utilización del erario para resarcir mejoras generadas por el ocupante.

2) Dese por agotada la vía administrativa.

3) Notifíquese al señor Marco Montealegre Escalante, en su condición citada, por medio del correo electrónico pzuniga@eyalaw.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica y Departamento de Aeropuertos.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil



Anexo N° 7

No.212-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:20 horas del 13 mes de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-511636, contra el artículo doceavo de la sesión ordinaria 34-2021 del 10 de mayo de 2021, mediante el cual, se aprobó la resolución número 68-2021 de las 19:08 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Resultandos

Primero: Que mediante el artículo doceavo de la sesión ordinaria 34-2021 del 10 de mayo de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 68-2021 de las 19:08 horas del 10 de mayo de 2021, la cual en su parte dispositiva señala lo siguiente:

> *"1) Realizar intimación de desalojo administrativo del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la empresa Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-511636, representada por el señor Gerardo Peña García, por cuanto, de conformidad con lo establecido en el artículo 10, inciso 2, del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849- MOPT de 06 de mayo de 2008), el permiso otorgado venció desde el 3 de noviembre de 2020 y la solicitud de renovación deviene en extemporánea, toda vez que la misma fue presentada hasta el 12 de febrero de 2021, por lo que dicho hangar está siendo utilizado en forma irregular. 2) Otorgar a la empresa Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la notificación de la presente resolución, para que desaloje dicho hangar.*
>
> *3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil que realice las gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del hangar en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que estén en dicho hangar.*
>
> *4) Notifíquese al señor Gerardo Peña García, representante de la empresa Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico creyes@hyrabogadoscr.com. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma".*

Segundo: Que el acuerdo citado fue debidamente notificado a la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima el día 21 de mayo de 2021, según consta en el acta de notificación número 130 de las 14:25 horas del día indicado.

Tercero: Que mediante escrito presentado ante la Administración el día 11 de junio de 2021, el señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra de dicho acuerdo.

Considerando

I. Sobre la legitimación y admisibilidad del recurso

Jurídicamente, por recurso se entiende el medio u oportunidad procesal concedido taxativamente por ley a las partes dentro del procedimiento correspondiente, para requerir que el mismo juez u órgano administrativo que dictó una resolución o su superior jerárquico, propio o impropio, la examine de nuevo, con el fin de corregir los errores, excesos u omisiones sobre la relación material o sobre la relación procesal que en ella se haya incurrido.

La facultad con que cuentan los administrados para recurrir decisiones administrativas se encuentra inicialmente tipificada en la Ley General de la Administración Pública, Ley número 6227 del 2 de mayo de 1978, constituyéndose ésta una norma de aplicación general a la actuación administrativa, la cual será remplazada solo por norma especial cuando ésta regule el tema, como sucede en el presente caso, pues la Ley General de Aviación Civil regula el tema impugnatorio de los actos administrativos que dicta la Dirección General de Aviación Civil y/o el Consejo Técnico de Aviación Civil.

En este sentido, el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil establece literalmente lo siguiente:

> *"Artículo 309. – Contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrá formularse recurso de reconsideración, dentro del plazo de quince días hábiles contados a partir de su notificación".*

En el presente asunto, el acuerdo tomado por el Consejo Técnico de Aviación Civil fue notificado el 21 de mayo de 2021, siendo que, el plazo para presentar dicho recurso vencía el día 11 de junio de 2021.

Ahora bien, el recurso de reconsideración sub examine fue presentado el 11 de junio de 2021, por lo cual, el mismo se encuentra dentro del plazo establecido por ley y, por lo tanto, se procederá a conocer el fondo del asunto.

II. Sobre el fondo del asunto

La presente resolución versa sobre el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, contra el artículo doceavo de la sesión ordinaria 34-2021 del 10 de mayo de 2021, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 68-2021 de las 19:08 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, ya que la misma se encuentra en forma irregular.

En consecuencia, mediante escrito del 11 de junio de 2021, presentado ante esta Administración ese mismo día, el señor Peña García, en su condición antes citada, presentó recurso de reconsideración, basándose en los siguientes hechos:

- En primer término, el señor Peña García solicitó la suspensión de los efectos del acto administrativo, indicando que el plazo para recurrir y el otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil para desalojar son coincidentes en tiempo y, como regla general, los actos administrativos son de ejecución inmediata, no teniendo los recursos administrativos, efectos suspensivos por sí mismos, excepto si se demuestra un daño grave o de imposible reparación, según reza el numeral 148 de la Ley General de la Administración Pública, por lo que, abandonar esas instalaciones le supone un grave perjuicio al dejar desprotegida la aeronave TI-FRN, por lo cual, solicitó suspender los efectos del acto impugnado. Aunado a lo anterior, solicitó considerar que el propio Consejo Técnico de Aviación Civil ordenó suspender por un período de seis meses la materialización de los desalojos en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y que dicha suspensión rige desde abril de este año, por lo que se solicitó suspender lo acordado, agregando que su representada está al día con el canon y hace uso adecuado del hangar.

- Continúa manifestando el señor Peña García que se ha elegido el medio coercitivo más gravoso para el administrado, pues su representada solicitó la renovación del permiso de uso del hangar 79 citado, el 12 de febrero de 2021, constatando así que la gestión la planteó su representada y no es un trámite autónomo u oficiosa del Consejo Técnico de Aviación Civil; que pareciera que el único ánimo del Consejo Técnico de Aviación Civil es el desalojo de los permisionarios, resultando desproporcionado e irrazonable. Asimismo, señaló que el permiso expiró el 20 de noviembre de 2020, estando el país en una parálisis por el Covid-19, implicando para muchas empresas la suspensión de operaciones, quedando los procesos administrativos también suspendidos. Insiste que su ocupación no es irregular, que el uso aeronáutico del espacio se ha mantenido, así como los pagos, por lo que no es razonable que por no presentar un documento en una fecha determinada se justifique el desalojo. Además, en lugar de realizar las prevenciones respectivas, el Consejo Técnico de Aviación Civil se decanta por el desalojo, eligiendo el medio más gravoso, contraviniendo el artículo 150.5 de la Ley General de la Administración Pública.

- Asimismo, indica que su representada cumple con los supuestos del reglamento de espacios para la renovación solicitada. Desde el 12 de febrero de 2021, su representada remitió solicitud de renovación y en forma irracional, el Consejo Técnico de Aviación Civil ordenó el desalojo, omitiendo que la solicitud cumple con lo ordenado en los numerales 5 y 6 del reglamento de espacios, por lo que no existe fundamento para no haber tramitado la renovación y, en su lugar, determinar el desalojo. Que su representada es poseedora de una aeronave y que ha mantenido el pago puntual del canon de uso, con lo cual, la solicitud es un mero requisito formal, siendo que la desproporcionalidad e irracionalidad de lo actuado vicia el contenido del acto administrativo y la incorrecta apreciación de la prueba y antecedentes vician el motivo del acto derivando en una resolución absolutamente nula, razón por la cual, debe revocarse.

Por las razones expuestas, el señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, solicita lo siguiente:

> *"1. Acoger la solicitud de suspensión de los efectos del acto y en consecuencia, mientras se tramita el presente Recurso de Reconsideración, suspender los efectos de la orden de desalojo dictada mediante la Resolución 68-2021 de las 19:08 del 10 de mayo de 2021, aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 07 de la sesión ordinaria 28-21, celebrada en la misma fecha.*

2. Declarar con lugar el Recurso de Reconsideración que se interpone en el presente acto y revocar la Resolución 68-2021 de las 19:08 del 10 de mayo de 2021, aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 07 de la sesión ordinaria 28-21, celebrada en la misma fecha.

3. Dar el trámite de estilo a la solicitud de renovación del Permiso de uso en Precario del espacio No. 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, presentada por la empresa GOLFO PAPA INDIA HZB, S.A".

Criterio para resolver: En el caso bajo análisis y después de analizar la posición de la parte involucrada en estos recursos, se procede a resolver de la siguiente manera:
El Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008), en su artículo 5, señala lo siguiente:

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

De lo anterior, se desprende que el otorgamiento de un permiso de uso en precario se otorgará bajo los siguientes supuestos:

1) Que la persona física o jurídica cuente con un certificado de explotación
2) Que la persona física o jurídica cuente con un certificado operativo o
3) Que la persona física o jurídica cuente con una aeronave para uso privado.

Es decir, el reglamento en cita es claro en señalar que el permiso de uso en precario se puede otorgar en alguno de los supuestos supra indicados, entre los cuales se incluye para aquellas personas físicas o jurídicas que cuenten con un certificado de explotación, en el sentido de que el mismo debe estar vigente ante el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Una vez determinado que el administrado cumple con los supuestos antes dichos, el Departamento de Aeropuertos deberá emitir el criterio técnico establecido en el artículo 7 de la norma en cita, donde se determina la procedencia de la solicitud, valorando el uso racional de los bienes y la satisfacción del interés público.

Nótese que, en el estudio técnico elaborado por el Departamento de Aeropuertos, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-091-2021 del 11 de marzo de 2021, recomendó lo siguiente:

"De conformidad a escrito de referencia, donde sustenta la solicitud de renovación del espacio N°62 (actualmente N° 79) permisionado a su representada, para el resguardo y protección de su aeronave de uso privado TI-FRN, le he de indicar lo siguiente:

Mediante el artículo décimo tercero de la sesión ordinaria N°82-2015 celebrada el día 04 de noviembre del 2015, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó el otorgamiento de un permiso de uso en precario a la empresa GOLFO PAPA INDIA HZB S.A., cédula jurídica N° 3-101-511636 para brindar actividad aeronáutica privada en el espacio N°62 (actualmente

N°79) en el Aeropuerto Internacional Tobias Bolaños Palma, el cual cuenta con un área de 471 mts2, cuya vigencia del permiso de uso es por cinco años a partir de la aprobación por parte del CETAC, mismo que se encuentra vencido desde el 03 de noviembre del 2020.

(...)

Así las cosas, se puede constatar que se presentó un oficio solicitando la renovación del permiso de uso con fecha 12 de febrero del 2021, no obstante, deviene en extemporáneo, toda vez que la fecha de vencimiento fue 03 de noviembre del 2020, por tanto, es criterio de este Departamento de Aeropuertos, proceder con la recuperación del hangar, por encontrarse entre los causales de extinción de los permisos de uso en precario, por lo cual se le solicita a la Asesoría Legal, proceder como legalmente corresponda, para recuperar este hangar. Lo anterior salvo mejor criterio por parte de la Asesoría Legal".

En relación con las manifestaciones emanadas por el representante legal de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, se debe indicar que la Administración no ha procedido con la ejecución del acto administrativo hasta que el mismo esté en firme, es decir, mientras que se agote la vía administrativa, esto bajo el amparo del numeral 148 de la Ley General de la Administración Pública. Siendo que dicho agotamiento se da hasta que se resuelva el recurso de reconsideración gestionado, mientras tanto se suspende la materialización del desalojo hasta que la impugnación sea conocida, analizada y aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Adicionalmente, el recurrente solicita que se considere que mediante el artículo 7 de la sesión ordinaria 28-2021 del 14 de abril de 2021, el Consejo acordó suspender la materialización de los desalojos, sin embargo, dicha suspensión quedó debidamente establecida que operaría en los casos de permisionarios con certificado de explotación, lo cual, en el caso sub examine, no se configura por ser un ocupante para actividad privada, quien no requiere un certificado de explotación.

Ahora bien, en lo concerniente al alegato de que la Administración eligió el medio coercitivo más gravoso, esta representación no concuerda con lo señalado, por cuanto, el principio de reserva de ley, amparado en los numerales 39 constitucional y 19 de la Ley General de la Administración Pública, señalan que existe derechos constitucionales que están reservados a la ley, por lo cual, los reglamentos ejecutivos de esas leyes pueden desarrollar los preceptos de estas, sin poder aumentar las restricciones establecidas, ni crear (legislar) las no establecidas por ellas, no podría, entonces, válidamente, la ley delegar la determinación de regulaciones o restricciones que solo ella está habilitada a imponer.

En ese sentido, mediante sentencia número 1993-3173 de las catorce horas cincuenta y siete minutos del seis de julio de mil novecientos noventa y tres, la Sala Constitucional consideró lo siguiente:

"... El régimen de los derechos y libertades fundamentales es materia de reserva de la ley. Este principio tiene rango constitucional (artículo 39 de la Constitución); rango legal, en este sentido se encuentra consagrado expresamente en la Ley General de Administración Pública -"el régimen jurídico de los derechos constitucionales estará reservado a la ley" (artículo 19); "los reglamentos, circulares, instrucciones y demás disposiciones administrativas de carácter general no podrán establecer penas ni imponer exacciones, tasas, multas ni otras cargas

similares" (artículo 124)-, y también tiene reconocimiento jurisprudencial, tanto constitucional como administrativa, que han declarado aplicables a la materia disciplinaria, las garantías de la legalidad penal. "Lo anterior da lugar a cuatro corolarios de la mayor importancia para la correcta consideración de la presente acción de inconstitucionalidad, a saber: "a.) En primer lugar, el principio mismo de "reserva de ley", del cual resulta que solamente mediante ley formal, emanada del Poder Legislativo por el pronunciamiento previsto en la Constitución, para la emisión de las leyes, es posible regular y, en su caso, restringir los derechos y libertades fundamentales, todo, por supuesto en la medida en que la naturaleza y régimen de éstos lo permita, y dentro de las limitaciones constitucionales aplicables; b.) En segundo, que sólo los reglamentos ejecutivos de esas leyes pueden desarrollar los preceptos de éstas, entendiéndose que no pueden incrementar las restricciones establecidas, ni crear las no establecidas por ellas, y que deben respetar rigurosamente su "contenido esencial"-; c.) En tercero, que ni aun en los reglamentos ejecutivos, ni mucho menos en los autónomos u otras normas o actos de rango inferior, podría válidamente la ley delegar la determinación de regulaciones o restricciones que sólo ella está habilitada a imponer, de donde resulta una nueva consecuencia esencial: d.) Finalmente, que toda actividad administrativa en esta materia es necesariamente reglada, sin poder otorgarse a la Administración potestades discrecionales, porque éstas implicarían obviamente un abandono de la propia reserva de ley." (Ver sentencia número 3550-92.) ...".

(Lo destacado no es del original)

Como se puede observar, existe un imperativo legal que imposibilita a la Administración, vía reglamentaria, imponer sanciones no contempladas en leyes formales, lo cual, como ya se indicó, es reserva de ley, siendo así, la única norma de rango es el ordinal 154 de la Ley General de la Administración Pública, misma que establece la *revocatoria* como única sanción imponible.

Por otra parte, lo endilgado es contrario a la no presentación de la solicitud, mucho menos que estuviera incompleta, lo que sí se le achaca es que su presentación se materializó más de tres meses posterior a su vencimiento, con lo cual, deviene en extemporánea. Asimismo, considerar la decisión desproporcionada e irracional no es congruente, pues, como ya se señaló, se está aplicando la sanción legal imponible, ni más ni menos.

Ahora bien, independiente de que la ocupación de la impugnante sea regular, cumpla con el pago del canon y su solicitud de renovación esté apegada a derecho, lo cierto es que sus manifestaciones escritas y el acervo probatorio son ayunos de información que demerite lo atribuido por la Administración, nótese que su esfuerzo va dirigido a exaltar sus méritos, pero nunca referidos a demostrar un error u omisión en lo endosado a la recurrente, con lo cual, no queda acreditado que existan atenuantes o yerros que produzcan modificación a lo originalmente señalado.

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

Incluso, se ha afirmado que los permisos no generan un derecho en cabeza del permisionario, sino que representan un interés legítimo en la esfera de su disposición y el cual es un acto que se autoriza a una persona física o jurídica –administrado- para el ejercicio de un derecho determinado y específico, el cual cuenta con una serie de características tales como:

- Crea una situación jurídica individual condicionada al cumplimiento de ley, siendo que su incumpliendo implica la caducidad del permiso

- Se da "*intuito personae*" en consideración de sus motivos y al beneficiario, en principio se prohíbe la cesión o transferencia.

- Confiere un derecho debilitado o un interés legítimo, la precariedad del derecho del permisionario se fundamenta en que el permiso constituye una tolerancia de la Administración Pública y que actúa discrecionalmente.

- Es precaria, razón por la cual la Administración Pública puede revocarlo en cualquier momento, sin derecho a un resarcimiento o indemnización.

- Su otorgamiento depende de la discrecionalidad administrativa, por lo que la Administración Pública puede apreciar si el permiso solicitado se adecua o no al interés general.

Asimismo, la Sala Constitucional ha señalado que *"el permiso de uso es un acto jurídico unilateral que lo dicta la Administración, en el uso de sus funciones y lo que se pone en manos del particular, es el dominio útil del bien, reservándose siempre el Estado, el dominio directo sobre la cosa"* (Sala Constitucional, sentencia número 2306-91 de las 14:45 horas del 6 de noviembre de 1991).

El artículo 10 del reglamento indica lo siguiente:

> *"Artículo 10. —**Causas de extinción de los permisos de uso y contratos:** Los permisos de uso y contratos suscritos sobre espacios de dominio público en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma se tendrán por extinguidos y se procederá a su desalojo en los siguientes casos:*
> *1. Cuando se revoquen por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública.*
> ***2. Por expiración del plazo por el que fue otorgado el permiso de uso o firmado el contrato de uso.***
> *3. Cuando no exista ningún tipo de solicitud presentada ante el Consejo Técnico de Aviación Civil o la Dirección General de Aviación Civil, para que se le otorgue, prorrogue o renueve el permiso de uso, el certificado de explotación, el certificado operativo o se realice la recertificación de la empresa.*
> *4. Cuando se compruebe administrativa o judicialmente que el espacio concedido ha sido subarrendado, vendido, donado, prestado o de alguna forma haya salido del uso de la persona física o jurídica a la cual se le autorizó el dominio útil.*

5. Cuando sin autorización de la autoridad concedente el fin para el que fue autorizado el uso del dominio público haya sido variado.
6. Falta de pago de una mensualidad del canon fijado".

(Lo subrayado y resaltado no es del original)

Es importante aclarar que es responsabilidad exclusiva del permisionario mantener vigente su permiso de uso, no existiendo obligación por parte de la Administración de prevenir que el plazo de vigencia se encuentra próximo a vencer. Asimismo, la renovación opera antes de su vencimiento, pues caso contrario, se trataría de una solicitud nueva y, por consiguiente, deberá iniciar el proceso de estudio y disponibilidad de espacio.

La Dirección General deberá efectuar un estudio que permita dar un uso racional de los bienes y la satisfacción del interés público de conformidad con lo establecido en el Reglamento para la Asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, decreto ejecutivo número 34849-MOPT citado, se establece que dentro del estudio efectuado por la Dirección General por medio de la Unidad de Coordinación de Aeropuertos debe valorar mínimo tres aspectos:

a. La actividad aeronáutica a realizar
b. En caso de actividades dedicadas a la prestación de un servicio de transportes público, se deberá considerar la cantidad, envergadura y tipo de aeronaves y número de operaciones.
c. Cantidad de metros cuadrados que se requiere para realizar la actividad aeronáutica y uso de plataforma si la actividad la requiere.

De lo anterior, se desprende que previo al otorgamiento de un permiso de uso en precario, la Administración determina estrictamente la cantidad de metros para otorgar a un permisionario de acuerdo con las necesidades que el permisionario presenta para ejercer la actividad aeronáutica y/o uso de plataforma si la actividad lo requiere.

Es decir, el acto emitido por la Administración debe ser objetivamente proporcional y congruente con el fin público y, por lo tanto, el estar al día con las obligaciones dinerarias con la Dirección General de Aviación Civil no genera un derecho de uso en precario, toda vez que el mismo se trata de un requisito de admisibilidad.

Ahora bien, si eventualmente las necesidades del permisionario o las condiciones del espacio otorgado cambian, en el ejercicio efectivo de la función Administrativa la Dirección General (por medio del Departamento de Aeropuertos) podrá revocar el acto administrativo por razones de oportunidad o conveniencia, o bien modificar el acto para que se adecue al interés general o público, en cualquier tiempo sin responsabilidad de la Administración.

Debemos indicar que se ha garantizado el debido proceso en todo momento, en el sentido de que cuando la Administración detectó que la ocupación de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima se encontraba en forma irregular, procedió de conformidad con lo que establece el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública y mediante la resolución recurrida, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió:

"1) Realizar intimación de desalojo administrativo del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la empresa Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-511636, representada por el señor Gerardo Peña García, por cuanto, de conformidad con lo establecido en el artículo 10, inciso 2, del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849- MOPT de 06 de mayo de 2008), el permiso otorgado venció desde el 3 de noviembre de 2020 y la solicitud de renovación deviene en extemporánea, toda vez que la misma fue presentada hasta el 12 de febrero de 2021, por lo que dicho hangar está siendo utilizado en forma irregular.

2) Otorgar a la empresa Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la notificación de la presente resolución, para que desaloje dicho hangar.

3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil que realice las gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del hangar en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que estén en dicho hangar.

4) Notifíquese al señor Gerardo Peña García, representante de la empresa Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico creyes@hyrabogadoscr.com. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma."

Debido a lo anterior, el señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración contra el artículo doceavo de la sesión ordinaria 34-2021 del 10 de mayo de 2021, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 68-2021 de las 19:08 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Por lo tanto, la apertura del procedimiento de desalojo administrativo se ha seguido precisamente por los informes emitidos por el Departamento de Aeropuertos, en el cual se ha determinado que la compañía se encuentra en una ocupación irregular por lo que no cumple con los requisitos establecidos en el Reglamento para la Asignación de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

La Dirección General se ha abocado a las competencias establecidas en el artículo 88 de la Ley General de Aviación Civil, la cual indica que "*todos los aeródromos y aeropuertos civiles del país están sujetos al control, inspección y vigilancia de la Dirección General de Aviación Civil*", por lo que esta Dirección por medio del Departamento de Aeropuertos, se encuentra en la obligación de velar por el uso correcto de los aeropuertos y hangares del país.
Asimismo, el artículo 94 de la norma en cita señala que "*en los aeródromos y aeropuertos civiles la autoridad superior en lo que concierne al régimen interno respectivo, será ejercida por el Consejo Técnico de Aviación Civil y su administración estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil*".

Por lo antes dicho, se evidencia que la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima no cumple con los requisitos técnicos para mantener la ocupación mediante el uso en precario de los espacios asignados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, toda vez que, el permiso de uso en precario venció el 3 de noviembre de 2020, siendo que, la solicitud de renovación o prórroga se presentó hasta el 12 de febrero de 2021, por lo cual, esta deviene en extemporánea.

Por lo tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en los hechos y citas de ley se resuelve:

1) Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, contra el artículo doceavo de la sesión ordinaria 34-2021 del 10 de mayo de 2021, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 68-2021 de las 19:08 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, toda vez que el permiso de uso en precario venció el 03 de noviembre de 2020, siendo que, la solicitud de renovación o prórroga se presentó hasta el 12 de febrero de 2021, por lo cual, esta deviene en extemporánea.

2) Dese por agotada la vía administrativa.

3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del espacio una vez firme el proceso de desalojo.

4) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponda.

5) Notifíquese al señor Gerardo Peña García, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico creyes@hyrabogadoscr.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 8

No.213-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:23 horas del 13 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce el recurso de reconsideración presentado por la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-004593, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 34-2021 del 10 de mayo de 2021, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 63-2021 de las 18:53 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 06, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Resultandos

Primero: Que mediante artículo sexto de la Sesión Ordinaria número 68-2020 del 21 de setiembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 172-2020 de las 18:00 horas del 21 de setiembre de 2020, la cual en su parte dispositiva señala lo siguiente:

> *"1) Realizar intimación de desalojo administrativo en contra la empresa* ***Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima****, cédula jurídica número 3-101-004593, representada por el señor Javier Mora Umaña, por la ocupación del espacio número 06 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por cuanto la empresa incumple con lo establecido en el artículo 10 incisos 4 y 5 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, (Decreto Ejecutivo número 34849-MOPT), pues se evidencia que el hangar 06 se encuentran aeronaves no autorizadas ni ligadas a su certificado operativo, quedando patentizado en las inspecciones realizadas en el oficio DGAC-AITBP-OF-141-2017 y más recientemente, en las inspecciones de Vigilancia y Ocupación de Hangares y Espacios, realizadas por los Supervisores de Operaciones Aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, del periodo correspondiente* ***al segundo semestre del año 2018*** *(de septiembre hasta diciembre del 2018) y de los* ***tres trimestres del año 2019*** *(de enero hasta septiembre del 2019), que en dicho hangar se encuentra la permanencia de las siguientes aeronaves TI-COS, TI-BBE, TI-AKU, TI-BHM, TI-BBO, TI-BEM, TI-BDP, TI-BHG, TI-BHN, TI-BHG, TI-BGN, TI-AIF y N5107G, por lo que ese hangar se está utilizando en forma irregular, ratificando que la actividad por la cual fue concesionado el hangar ha variado, siendo esto un uso irregular, configurando una causal de desalojo de conformidad con el artículo 10 incisos 4 y 5 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.*
>
> *2) Otorgar a la empresa Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima un plazo máximo de* ***15 días hábiles****, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje dicho espacio.*
>
> *3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del espacio en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que yacen en dicho hangar.*

4) Notifíquese en el hangar número 06, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y a las Unidades de Recursos Financieros y Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma".

Segundo: Que mediante escrito del 20 de octubre de 2020, el señor Christian Alberto Cerdas Campos, presidente y representante legal de la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra de la resolución número 68-2020 mencionada.

Tercero: Que mediante artículo sétimo de la sesión ordinaria número 34-2021 del 10 de mayo de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 63-2021 de las 18:53 horas del 10 de mayo de 2021, la cual, en su parte dispositiva, señala lo siguiente:

"1) Rechazar en todos sus extremos el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Christian Alberto Cerdas Campos, representante legal de la empresa Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, contra el artículo sexto de la sesión ordinaria número 68-2020, de fecha 21 de setiembre del 2020, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 172- 2020, de las 18:00 horas del 21 de setiembre del 2020, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 06 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por haberse comprobado que el hangar ha sido utilizado por terceros no autorizados ni ligados a su certificado de explotación, lo cual, además, es aceptado por la empresa recurrente y, como resultado de esa conducta, se varió el fin para el cual se le otorgó el permiso de uso en precario, sin mediar autorización de la autoridad aeronáutica.

2) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil que realice las gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del espacio en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que se encuentran en dicho hangar.

3) Notifíquese al señor Christian Alberto Cerdas Campos, presidente y representante legal de la empresa Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, al correo electrónico ccerdas1106@yahoo.es. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Financiero, Departamento de Aeropuertos y la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma".

Cuarto: Que mediante escrito presentado ante la Administración el 11 de junio de 2021, el señor Christian Alberto Cerdas Campos, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra del acuerdo supra citado.

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

Considerando

1. **Sobre la legitimación y admisibilidad del recurso de reconsideración.**

En cuanto al procedimiento impugnatorio de los actos administrativos del Consejo Técnico de Aviación Civil, el artículo 309 de Ley General de Aviación Civil, establece lo siguiente:

> *"Artículo 309. Contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrán formularse recurso de reconsideración dentro del plazo de quince días hábiles, contados a partir de su notificación".*

La presente resolución versa sobre el recurso reconsideración interpuesto por el señor Cerdas Campos, apoderado generalísimo de la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria número 34-2021 del 10 de mayo de 2021, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 63-2021 de las 18:53 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento de desalojo del espacio 06, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Con el fin de dar cumplida respuesta al recurso interpuesto, conviene estudiar, brevemente, la naturaleza jurídica del Consejo Técnico de Aviación Civil, así como las competencias o atribuciones que han sido desconcentradas a su favor, los alcances de esta, así como los alcances y supuestos en los que procede la interposición de recursos.

El artículo 2° de la Ley General de Aviación Civil establece que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado, en grado máximo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Asimismo, dispone que dicho Consejo cuenta con personalidad jurídica instrumental. A continuación, se transcribe el texto vigente del artículo 2 de cita:

> *"**Artículo 2º.-***
> *La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.*
>
> *En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo".*

De la transcripción anterior queda claro que el Consejo Técnico de Aviación Civil constituye, por disposición legal, un órgano máximamente desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Conviene indicar que dicha figura -la desconcentración- constituye una técnica para la distribución de competencias entre distintos órganos de un mismo ente o de un órgano superior (como es el caso de un ministerio). Mediante ese instrumento se encarga a un órgano especializado el ejercicio de determinadas competencias a fin de alcanzar una mayor eficiencia.

En todo caso, debe tenerse presente que las competencias asignadas al órgano desconcentrado deben mencionarse expresamente en la norma mediante la cual opera la desconcentración, de manera tal que, todas las competencias que no figuren en aquélla deben seguir siendo ejercidas por el órgano o ente que desconcentra.

Del análisis de las normas mediante las cuales ha operado la desconcentración de competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes hacia el Consejo Técnico de Aviación Civil, se puede constatar que la mayoría de esas competencias se refieren a aspectos técnicos relacionados directamente con la materia de aviación civil. Básicamente, las competencias desconcentradas a favor del órgano citado se enlistan en el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, de cuya lectura, no se aprecia intención alguna del legislador de asignar a dicho órgano, el ejercicio de las competencias atribuidas al ministro en materia administrativa.

Como decíamos en el apartado anterior, la desconcentración debe entenderse referida únicamente a las materias expresamente mencionadas en las normas mediante las cuales operó la desconcentración. En todas las demás, el ministro seguirá siendo el órgano jerárquico superior, en los términos previstos en el artículo 28.1 de la Ley General de la Administración Pública y con las potestades que señala el numeral 102 de esa misma ley.

Mediante el dictamen número C-171-96 del 18 de octubre de 1996, la Procuraduría General de la República se pronunció sobre el tema, en se dijo lo siguiente:

> *"Como la desconcentración no implica un desconocimiento absoluto de los principios en orden a la relación de jerarquía, el jerarca del ente u organización respecto de la cual se opera la desconcentración conserva los poderes jerárquicos normales en orden a la materia no desconcentrada, lo que frecuentemente comprende los aspectos de administración del servicio desconcentrado. La norma que desconcentra delimita la materia desconcentrada así como los poderes conferidos al órgano inferior. Pero en los demás aspectos de su actividad, este órgano permanece sometido a la relación de jerarquía, por lo que el jerarca ejercita sus poderes normales respecto de los ámbitos no desconcentrados. Por consiguiente, el jerarca mantiene la potestad de nombrar, remover y sancionar el personal del órgano desconcentrado".*

2. **Competencias desconcentradas a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil.**

El artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil dispone cuáles son las atribuciones o competencias que el legislador decidió desconcentrar a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil. Tales normas, en lo que interesa, disponen:

> *"Artículo 10.-Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:*
> *I. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.*
> *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.
III. Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.
IV. Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean local o internacional, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquiera otra actividad relacionada con la aviación civil.
V. Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.
VI. Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.
VII. Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.
VIII. Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.
IX. Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificados de aeronavegabilidad.
X. Nombrar cuando sea del caso hacerlo, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.
XI. Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.
XII. Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país".

En este sentido, debemos indicar que la desconcentración es una técnica de distribución de competencias en favor de órganos de una misma persona jurídica, por la cual un órgano inferior se ve atribuida una competencia en forma exclusiva, para que, la ejerza como propia, en nombre propio y bajo su propia responsabilidad.

Ahora bien, no se trata de cualquier tipo de competencia, sino de una competencia para resolver, para decidir en forma definitiva sobre una materia determinada por el ordenamiento. Esta atribución se funda en la necesidad de especializar ciertos órganos en materias específicas, de manera que se satisfagan en mejor forma los cometidos públicos. Desde esa perspectiva, desconcentrar es especializar funcionalmente determinados órganos, sin que se desliguen orgánicamente tales competencias de la estructura originaria.
Tal figura se encuentra regulada en el artículo 83 de la Ley General de la Administración Pública, el cual dispone lo siguiente:

"1. Todo órgano distinto del jerarca estará plenamente subordinado a éste y al superior jerárquico inmediato, salvo desconcentración operada por ley o por reglamento".

Refiriéndose a los alcances de la desconcentración, el ilustre profesor don Eduardo Ortíz Ortíz, redactor de la Ley General de la Administración Pública, en el seno de la Comisión Legislativa que tramitó el proyecto correspondiente señaló lo siguiente:

«Desconcentración» es el fenómeno que consiste en otorgarle a una autoridad inferior o subordinada a título propio, la capacidad de decidir un asunto. Es, en otras palabras, darle una competencia propia para decidir a un órgano que no es el jerarca sino que es subordinado.

De lo señalado por el profesor Eduardo Ortíz y de la norma legal que regula la figura de la desconcentración –antes transcrita-, se desprende que en el caso de la desconcentración máxima –tal y como es el grado de la conferida al Consejo Técnico de Aviación Civil, el superior jerárquico no puede avocar, revisar o sustituir, de oficio o a instancia de parte, la conducta del inferior, el cual, además, estará sustraído a órdenes, instrucciones o circulares del superior.
Otro aspecto importante de destacar en relación con la figura de la desconcentración es que lo que resuelvan los órganos desconcentrados en ejercicio de su competencia y siempre que no se otorgue algún recurso administrativo contra ellos, agotan vía administrativa (artículo 126 inciso c) de la Ley General de la Administración Pública). En el caso que interesa, lo que resuelva el Consejo Técnico de Aviación Civil puede ser recurrido mediante el recurso de reconsideración, señalado en el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil y lo que éste resuelva, no tendrá más recurso y dará por agotada la vía administrativa.

Queda claro que no procede su interposición si ya con anterioridad se ha presentado el recurso ordinario dentro del plazo normal establecido para ello, puesto que, se trataría de una reiteración de aquel, tal y como, sucede en autos.

De esta forma, resulta legalmente improcedente el conocimiento del recurso de reconsideración planteado, toda vez, que el mismo es interpuesto contra un acto que reproduce un acto anterior, constituyéndose en un acto irrecurrible.

Por lo tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en los hechos y citas de Ley se resuelve:

1) Rechazar por ser improcedente el recurso reconsideración presentado por la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-004593, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 34-2021 del 10 de mayo de 2021, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 63-2021 de las 18:53 horas del 10 de mayo de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 06, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponda.

3) Notifíquese al señor Christian Alberto Cerdas Campos, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Agencia de Aeronaves ADA Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico ccerdas1106@yahoo.es. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 9

No.214-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:26 horas del 13 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce el recurso de reconsideración presentado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-016755, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria 44-2021 del 14 de junio del 2021, emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil el, mediante el cual, se aprobó la resolución número 97-2021 de las 18:06 horas del 14 de junio de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del hangar ubicado en el lado aéreo – hangares del norte en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Resultandos

Primero: Que mediante artículo sétimo de la sesión ordinaria 44-2021 del 14 de junio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 97-2021 de las 18:06 horas del 14 de junio de 2021, en la cual acordó lo siguiente:

> *"1) Rechazar, por ser inadmisible, el recurso extraordinario de revisión presentado por la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-016755, contra el oficio número DGAC-AJ-OF-0236-2021, del 24 de febrero de 2021, suscrito por la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil en relación con la convocatoria para la toma de posesión del espacio ubicado en el lado aéreo – Hangares del Norte en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.*
>
> *2) Continuar con los trámites pertinentes para realizar la recuperación material del espacio ubicado en el lado aéreo – hangares del norte en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.*
>
> *3) Notificar al señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, por medio del fax número 2232-1469".*

Segundo: Que mediante memorial del 12 de julio de 2021, el señor José Ángel Guerra Laspiur, representante legal de la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra del acuerdo supra citado.

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

Considerando

1. **Sobre la legitimación y admisibilidad del recurso de reconsideración.**

En cuanto al procedimiento impugnatorio de los actos administrativos del Consejo Técnico de Aviación Civil, el artículo 309 de Ley General de Aviación Civil, establece lo siguiente:

> *"Artículo 309. Contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrán formularse recurso de reconsideración dentro del plazo de quince días hábiles, contados a partir de su notificación".*

La presente resolución versa sobre el recurso reconsideración interpuesto por el señor Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la empresa Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 44-2021 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 14 de junio del 2021, mediante el cual, se aprobó la resolución número 97-2021 de las 18:06 horas del 14 de junio de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del hangar ubicado en el lado aéreo – hangares del norte en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Con el fin de dar cumplida respuesta al recurso interpuesto, conviene estudiar, brevemente, la naturaleza jurídica del Consejo Técnico de Aviación Civil, así como las competencias o atribuciones que han sido desconcentradas a su favor, los alcances de esta, así como los alcances y supuestos en los que procede la interposición de recursos.

El artículo 2° de la Ley General de Aviación Civil establece que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado, en grado máximo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Asimismo, dispone que dicho Consejo cuenta con personalidad jurídica instrumental. A continuación, se transcribe el texto vigente del artículo 2 de cita:

> *"**Artículo 2º.-***
> *La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.*
>
> *En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo".*

De la transcripción anterior queda claro que el Consejo Técnico de Aviación Civil constituye, por disposición legal, un órgano máximamente desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Conviene indicar que dicha figura -la desconcentración- constituye una técnica para la distribución de competencias entre distintos órganos de un mismo ente o de un órgano superior (como es el caso de un ministerio). Mediante ese instrumento se encarga a un órgano especializado el ejercicio de determinadas competencias a fin de alcanzar una mayor eficiencia.

En todo caso, debe tenerse presente que las competencias asignadas al órgano desconcentrado deben mencionarse expresamente en la norma mediante la cual opera la desconcentración, de manera tal que, todas las competencias que no figuren en aquélla deben seguir siendo ejercidas por el órgano o ente que desconcentra.

Del análisis de las normas mediante las cuales ha operado la desconcentración de competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes hacia el Consejo Técnico de Aviación Civil, se puede constatar que la mayoría de esas competencias se refieren a aspectos técnicos relacionados directamente con la materia de aviación civil. Básicamente, las competencias desconcentradas a favor del órgano citado se enlistan en el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, de cuya lectura, no se aprecia intención alguna del legislador de asignar a dicho órgano, el ejercicio de las competencias atribuidas al ministro en materia administrativa.

Como decíamos en el apartado anterior, la desconcentración debe entenderse referida únicamente a las materias expresamente mencionadas en las normas mediante las cuales operó la desconcentración. En todas las demás, el ministro seguirá siendo el órgano jerárquico superior, en los términos previstos en el artículo 28.1 de la Ley General de la Administración Pública y con las potestades que señala el numeral 102 de esa misma ley.

Mediante dictamen número C-171-96 del 18 de octubre de 1996, la Procuraduría General de la República se pronunció sobre el tema, en se dijo lo siguiente:

> *"Como la desconcentración no implica un desconocimiento absoluto de los principios en orden a la relación de jerarquía, el jerarca del ente u organización respecto de la cual se opera la desconcentración conserva los poderes jerárquicos normales en orden a la materia no desconcentrada, lo que frecuentemente comprende los aspectos de administración del servicio desconcentrado. La norma que desconcentra delimita la materia desconcentrada así como los poderes conferidos al órgano inferior. Pero en los demás aspectos de su actividad, este órgano permanece sometido a la relación de jerarquía, por lo que el jerarca ejercita sus poderes normales respecto de los ámbitos no desconcentrados. Por consiguiente, el jerarca mantiene la potestad de nombrar, remover y sancionar el personal del órgano desconcentrado".*

2. **Competencias desconcentradas a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil**.

El artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil dispone cuáles son las atribuciones o competencias que el legislador decidió desconcentrar a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil. Tales normas, en lo que interesa, disponen:

> *"Artículo 10.-Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:*
>
> *I. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.*
> *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.
III. Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.
IV. Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean local o internacional, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquiera otra actividad relacionada con la aviación civil.
V. Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.
VI. Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.
VII. Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.
VIII. Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.
IX. Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificados de aeronavegabilidad.
X. Nombrar cuando sea del caso hacerlo, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.
XI. Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.
XII. Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país".

En este sentido, debemos indicar que la desconcentración es una técnica de distribución de competencias en favor de órganos de una misma persona jurídica, por la cual un órgano inferior se ve atribuida una competencia en forma exclusiva, para que, la ejerza como propia, en nombre propio y bajo su propia responsabilidad.

Ahora bien, no se trata de cualquier tipo de competencia, sino de una competencia para resolver, para decidir en forma definitiva sobre una materia determinada por el ordenamiento. Esta atribución se funda en la necesidad de especializar ciertos órganos en materias específicas, de manera que se satisfagan en mejor forma los cometidos públicos. Desde esa perspectiva, desconcentrar es especializar funcionalmente determinados órganos, sin que se desliguen orgánicamente tales competencias de la estructura originaria.

Tal figura se encuentra regulada en el artículo 83 de la Ley General de la Administración Pública, el cual dispone lo siguiente:

"1. Todo órgano distinto del jerarca estará plenamente subordinado a éste y al superior jerárquico inmediato, salvo desconcentración operada por ley o por reglamento".

Refiriéndose a los alcances de la desconcentración, el ilustre profesor don Eduardo Ortíz Ortíz, redactor de la Ley General de la Administración Pública, en el seno de la Comisión Legislativa que tramitó el proyecto correspondiente señaló lo siguiente:

> *«Desconcentración» es el fenómeno que consiste en otorgarle a una autoridad inferior o subordinada a título propio, la capacidad de decidir un asunto. Es, en otras palabras, darle una competencia propia para decidir a un órgano que no es el jerarca sino que es subordinado.*

De lo señalado por el profesor Eduardo Ortíz y de la norma legal que regula la figura de la desconcentración –antes transcrita-, se desprende que en el caso de la desconcentración máxima –tal y como es el grado de la conferida al Consejo Técnico de Aviación Civil, el superior jerárquico no puede abocar, revisar o sustituir, de oficio o a instancia de parte, la conducta del inferior, el cual, además, estará sustraído a órdenes, instrucciones o circulares del superior.

Otro aspecto importante de destacar en relación con la figura de la desconcentración es que lo que resuelvan los órganos desconcentrados en ejercicio de su competencia y siempre que no se otorgue algún recurso administrativo contra ellos, agotan vía administrativa (artículo 126 inciso c) de la Ley General de la Administración Pública). En el caso que interesa, lo que resuelva el Consejo Técnico de Aviación Civil puede ser recurrido mediante el recurso de reconsideración, señalado en el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil y lo que éste resuelva, no tendrá más recurso y dará por agotada la vía administrativa.

Queda claro que no procede su interposición si ya con anterioridad se ha presentado el recurso ordinario dentro del plazo normal establecido para ello, puesto que, se trataría de una reiteración de aquel, tal y como, sucede en autos.

De esta forma, resulta legalmente improcedente el conocimiento del recurso de reconsideración planteado, toda vez que el mismo es interpuesto contra un acto que reproduce un acto anterior, constituyéndose en un hecho irrecurrible.

Por lo tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en los hechos y citas de Ley se resuelve:

1) Rechazar por ser improcedente el recurso reconsideración presentado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-016755, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria 44-2021 del 14 de junio del 2021, emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil el, mediante el cual, se aprobó la resolución número 97-2021 de las 18:06 horas del 14 de junio de 2021, en relación con el procedimiento para el desalojo del hangar ubicado en el lado aéreo – hangares del norte en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

2) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponda.

3) Notifíquese al señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviones Taxi Aéreo Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico ebaltodano@snhltda.com y/o g.araya@arcolegal.cr. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros y Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 10

N°.215-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:30 horas del 13 de diciembre dos mil veintiuno.

Se conoce arreglo de pago solicitado por el señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica 3-101357825, por las facturas adeudadas.

Resultando

Primero: Que, mediante escrito del 4 de noviembre de 2021, el señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101357825, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que nos interesa, lo siguiente:

> *"Solicito un arreglo de pago con un tiempo de 36 meses. Nos hemos atrasado por el escaso volumen de trabajo y además se nos juntó el tiempo de la pandemia, lo cual nos creó un déficit operativo casi de cierre".*

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0794-2021 del 10 de noviembre de 2021, el Grupo de Trabajo de Tesorería remitió a la Unidad de Asesoría Jurídica, el análisis y recomendación sobre la solicitud de arreglo de pago indicado, mismo que incluye las facturas números MRPV202000999 del 2 de julio de 2020, MRPV202001137 del 4 agosto de 2020, MRPV202001330 del 4 de setiembre de 2020, MRPV202001496 del 5 de octubre de 2020, MRPV202001669 del 5 de noviembre de 2020, MRPV202001837 del 6 de diciembre de 2020, MRPV202100082 del 5 de enero de 2021, MRPV202100224 del 5 de febrero de 2021, MRPV202100365 del 5 de marzo de 2021, MRPV202100539 del 8 de abril de 2021, MRPV202100701 del 7 de mayo de 2021, MRPV202100863 del 8 de junio de 2021, MRPV202101055 del 6 de julio de 2021, MRPV202101249 del 10 de agosto de 2021, MRPV202101387 del 6 de setiembre de 2021, y MRPV202101525 del 5 de octubre de 2021.

Tercero: Que las facturas adeudadas contenidas en la solicitud de arreglo de pago suman un monto principal de ¢8.481.608,83 (ocho millones cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos ocho con 83/100), más intereses calculados de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, los cuales serán revisables cada seis meses.

Cuarto: Que compañía Aviar Sociedad Anónima no cuenta con arreglo de pago en este momento.

Considerando

Mediante escrito del 4 de noviembre de 2021, el señor Tilo Heinz Pleiderer, en su condición de representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, solicitó un arreglo de pago por las facturas adeudadas al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Por su parte, mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0794-2021 del 10 de noviembre de 2021, el Grupo de Trabajo de Tesorería emitió el análisis y recomendación sobre la solicitud de la compañía Aviar Sociedad Anónima, señalando lo siguiente:

"(...)

IV. RECOMENDACIÓN

La Unidad de Recursos Financieros, Grupo de Trabajo de Tesorería recomienda realizar los trámites para arreglo de pago solicitado por el concesionario AVIAR S. A., con el objetivo de recuperar la deuda que mantiene la empresa con el CETAC sin retrasar más la gestión, además considerando la capacidad financiera de la sociedad y sus buenas intenciones para cancelar sus deudas con el Consejo Técnico.

La recomendación de arreglo de pago es la siguiente:

Facturas contempladas en el arreglo de pago:

Señores:
AVIAR S.A.
3-101-357825

Estimados Señores:

Por este medio se le remite el estado de cuenta al día 11/11/2021 en caso de que haya vencido el período de gracia de la factura, los intereses moratorios se cobrarán a partir de la fecha de recepción de la factura.

Factura	Fecha Emisión	Fecha Entrega	Fecha Venc.	Días Vencidos	Monto	Intereses	Total
MRPV202000566	03/04/2020	03/04/2020	03/05/2020	260	324.332,80	70.272,11	394.604,91
MRPV202000709	11/05/2020	11/05/2020	10/06/2020	519	345.588,75	149.467,13	495.055,88
MRPV202000861	02/06/2020	02/06/2020	02/07/2020	497	350.309,25	145.086,41	495.395,66
MRPV202000999	02/07/2020	02/07/2020	01/08/2020	467	354.465,00	137.945,96	492.410,96
MRPV202001137	04/08/2020	04/08/2020	03/09/2020	434	359.196,75	129.909,49	489.106,24
MRPV202001330	04/09/2020	04/09/2020	04/10/2020	403	363.649,50	122.125,62	485.775,12
MRPV202001496	05/10/2020	05/10/2020	04/11/2020	372	365.283,00	113.237,73	478.520,73
MRPV202001669	05/11/2020	05/11/2020	05/12/2020	341	371.904,75	105.682,93	477.587,68
MRPV202001837	06/12/2020	06/12/2020	05/01/2021	310	366.097,50	94.575,19	460.672,69
MRPV202100082	05/01/2021	05/01/2021	04/02/2021	280	374.530,50	87.390,45	461.920,95
MRPV202100224	05/02/2021	05/02/2021	07/03/2021	249	371.983,50	77.186,58	449.170,08
MRPV202100365	05/03/2021	05/03/2021	04/04/2021	221	373.662,00	68.816,09	442.478,09
MRPV202100539	08/04/2021	08/04/2021	08/05/2021	187	373.479,75	58.200,59	431.680,34
MRPV202100701	07/05/2021	07/05/2021	06/06/2021	158	375.927,75	49.497,15	425.424,90
MRPV202100863	08/06/2021	08/06/2021	08/07/2021	126	377.318,25	39.618,42	416.936,67
MRPV202101055	06/07/2021	06/07/2021	05/08/2021	98	377.847,00	30.857,51	408.704,51
MRPV202101249	10/08/2021	10/08/2021	09/09/2021	63	379.111,50	19.903,35	399.014,85
MRPV202101387	06/09/2021	06/09/2021	06/10/2021	36	380.974,50	11.429,24	392.403,74
MRPV202101525	05/10/2021	05/10/2021	04/11/2021	7	382.513,50	2.231,33	384.744,83
			TOTAL		6.968.175,55	1.513.433,28	8.481.608,83

***Monto principal**: ¢6.968.175.55(Seis millones novecientos sesenta y ocho mil ciento setenta y cinco colones 55/100)*

***Intereses moratorios generados:** ¢1.513.433.28 (Millón quinientos trece mil cuatrocientos treinta y tres 28/100)*

Monto total del arreglo de pago: *¢8.481.608.83 (Ocho millones cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos ocho con 83/100)*
Plazo del arreglo de pago: 18 meses – 18 cuotas.
Monto por cuota: ¢471.201.00 (Cuatrocientos setenta y un mil doscientos uno 00/100)
Por lo tanto*: La Unidad de Recursos Financieros, Proceso de Tesorería considera prudente, de acuerdo con la solicitud del gestionante, realizar el arreglo de pago con el detalle a continuación:*

1. Autorizar el ARREGLO DE PAGO solicitado por AVIAR S. A., en 18 CUOTAS MENSUALES, por: ¢471.201.00 (Cuatrocientos setenta y un mil doscientos uno 00/100)

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

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

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

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

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

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

"B-. LA POSIBILIDAD DE OTORGAR FACILIDADES DE PAGO

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

(...)

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

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

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

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

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

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

Por lo cual, el señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101357825, deberá suscribir dieciocho letras de cambio, todas a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil, cada una por un monto ¢471.201,00 (cuatrocientos setenta y un mil doscientos uno con 00/100), esto previo al pago cualquier otra factura que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, montos deberán ser debidamente depositas en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil.

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

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Autorizar y suscribir el siguiente arreglo de pago con el señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101357825, para que cancele el monto de ¢8.481.608.83 (ocho millones cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos ocho con 83/100), por concepto de facturación adeudada al Consejo Técnico de Aviación Civil.

2) Se autorice el pago en dieciocho cuotas mensuales, cada una por el monto ¢471.201,00 (cuatrocientos setenta y un mil doscientos uno con 00/100), pagaderas a partir del mes de diciembre de 2021, posterior a la formalización de dicho arreglo de pago. A cada una de las cuotas mensuales a cancelar, se aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual.

3) La compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101357825, deberá presentar una personería vigente y haber cancelado cualquier otra multa o deuda que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, así como las facturas pendientes, en ambos casos los montos deberán estar debidamente depositas en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil.

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

5) Girar las instrucciones a Recursos Financieros para que en caso de incumplimiento por parte de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica 3-101357825, informe a la Unidad de Asesoría Jurídica para que esta proceda a gestionar el cobro en vía judicial.

6) Notifíquese al correo electrónico del señor Tilo Heinz Pleiderer, representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, por medio de los correos electrónicos htbetontransportessa@gmail.com y theinzpfleiderer@hotmail.com

Olman Elizondo Morales
Representante
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 93-2021

Arreglo de pago entre la empresa Aviar Sociedad Anónima y el Consejo Técnico de Aviación Civil

Olman Elizondo Morales, mayor, casado, ingeniero civil, vecino de Mata Redonda Sabana, San José, portador de la cédula de identidad número 2-0216-0007, en su condición de representante del Consejo Técnico de Aviación Civil, quien ostento la representación judicial y extrajudicial, según el artículo 5 de la Ley General de Aviación Civil, teniendo mi nombramiento una vigencia hasta el 07 de mayo de 2022, el cual, para los efectos de este contrato, me denominaré en lo sucesivo como **"EL CONSEJO"**, y Tilo Heinz Pleiderer, en condición de representante de la compañía Aviar Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101357825, denominado en lo sucesivo **LA EMPRESA,** hemos convenido en suscribir el presente convenio de arreglo de pago, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

Primera: El objeto del presente convenio lo constituye el arreglo de pago entre EL CONSEJO y LA EMPRESA, por monto de ¢8.481.608.83 (Ocho millones cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos ocho con 83/100), por facturación adeudada al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Segunda: LA EMPRESA deberá cumplir con todos los términos previstos en este instrumento, en tiempo y forma, so pena de proceder al cobro judicial y desalojo administrativo respectivo.

Tercera: LA EMPRESA se compromete en cancelar en 18 meses la deuda que mantiene con este Consejo, según lo recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0527-2021 del 14 de julio de 2021.

Cuarta: LA EMPRESA deberá suscribir dieciocho letras de cambio, todas a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil, cada una por un monto ¢471.201,00 (cuatrocientos setenta y un mil doscientos uno con 00/100), las mismas serán custodiadas por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil.

Quinta: Los pagos mensuales que realice LA EMPRESA a favor de EL CONSEJO deberán ser cancelados por transferencia electrónica a las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil, los primeros cinco días de cada mes.

Sexta: LA EMPRESA se compromete a pagar las facturas y/o multas que se encuentren al cobro que no fueron contempladas dentro del arreglo de pago y mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias.

Séptima: EL CONSEJO se compromete con LA EMPRESA a devolver las respectivas letras de cambio una vez liberada la misma, las cuales serán devueltas por parte de la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, conforme la empresa realice los pagos respectivos en forma mensual y contra recibo confeccionado por la Caja del Departamento de Tesorería de esta Institución.

Octavo: LA EMPRESA deberá realizar los pagos mensuales posteriores a este arreglo puntualmente.

Noveno: EL CONSEJO podrá rescindir unilateralmente y sin responsabilidad para el mismo este arreglo de pago, en el momento en el cual LA EMPRESA incumpla con uno de los pagos de las letras de cambio o con el resto de sus obligaciones con el Consejo Técnico de Aviación Civil. En caso de incumplimiento se procederá al cobrar en la vía judicial correspondiente, renunciando LA EMPRESA en forma expresa al domicilio,

requerimientos de pago, trámites de juicio ejecutivo o diligencia de protesta por falta de aceptación y de pago, así como el desalojo administrativo del espacio.

En fe de lo anterior, ratificamos y firmamos en la ciudad de San José, el día de del dos mil veintiuno.

Olman Elizondo Morales
Representante
Consejo Técnico de Aviación Civil

Tilo Heinz Pleiderer
Representante
Aviar Sociedad Anónima.

APROBADO POR EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL, MEDIANTE ARTÍCULO DE LA SESIÓN ORDINARIA Nº CELEBRADA EL DE DEL DOS MIL DIECINUEVE.

Anexo N° 11

No.216-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:34 horas del 13 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, representada el señor Marco Montealegre Escalante, para la suspensión de todas las rutas de vuelos regulares (itinerados), efectiva a partir del 16 de diciembre de 2021 y hasta el 15 de febrero de 2023.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 129-2008 del 29 de noviembre de 2008, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima un certificado de explotación para brindar los servicios de transporte aéreo comercial, no regular de vuelos especiales de pasajeros, carga y correo, nacional e internacional con aeronaves de ala fija y ala rotativa. Adicionalmente, mediante resoluciones números 69-2018 del 14 de agosto de 2018, y 97-2019 del 21 de mayo del 2019, se autorizó a la compañía ampliar su certificado de explotación para brindar los servicios regulares nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo, el cual le permite operar en las siguientes rutas: Pavas-Barra de Tortuguero-Pavas; Pavas- Tamarindo-Pavas; Pavas- Drake-Pavas; Pavas- Tambor-Pavas; Pavas-Puerto Jiménez-Pavas; Pavas-Quepos-Pavas; Pavas-Fortuna-Pavas; Pavas-Liberia-Pavas; Pavas-Nosara-Pavas; Pavas-Golfito-Pavas y Pavas-Bocas del Toro, Panamá-Pavas.

Segundo: Que mediante resolución número 62-2021 del 5 de mayo de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil le autorizó a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, la suspensión de sus operaciones regulares desde el 9 de diciembre de 2019 hasta el 15 de junio de 2021, en virtud de los efectos del Covid-19 en la industria aeronáutica.

Tercero: Que mediante resolución número 142-2021 del 23 de agosto de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil le autorizó a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, la suspensión de sus operaciones regulares efectiva a partir de su aprobación y hasta el 15 de setiembre de 2021, en virtud de los efectos del Covid-19 en la industria aeronáutica.

Cuarto: Que mediante resolución número 159-2021 del 11 de octubre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil le autorizó a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, la suspensión de sus operaciones regulares, efectiva a partir de su aprobación y hasta el 15 de diciembre de 2021, en virtud de los efectos del Covid-19 en la industria aeronáutica.

Quinto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única 2689-2021 del 15 de noviembre de 2021, el señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, ampliación a la suspensión de todas las rutas de vuelos regulares (itinerados) de su certificado de explotación, efectiva a partir del 16 de diciembre de 2021 y hasta el 15 de febrero de 2022, manteniendo únicamente la operación de vuelos no regulares.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-191-2021 del 7 de diciembre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

"Autorizar a la compañía Heliservicios Aerobell, S.A, la suspensión temporal de los servicios aéreos regulares nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, a partir del 16 de diciembre del 2021 y hasta el 15 de febrero, 2022, , en virtud del estado de emergencia por el Covid-19 y sus efectos en la industria aeronáutica, manteniendo únicamente la operación de los vuelos no regulares.

Recordar a la compañía que se deberán presentar los nuevos itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19.

Séptimo Que mediante constancia de no saldo número 527-2021 del 6 de diciembre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, se encuentra al día con sus obligaciones.

Octavo: Que, de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 08 de diciembre de 2021, se verificó que la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

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

Considerando

I. Sobre los hechos

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, para ampliación a la suspensión de todas las rutas de vuelos regulares (itinerados) de su Certificado de Explotación, efectivo a partir del 16 de diciembre de 2021 y hasta el 15 de febrero del 2022, manteniendo únicamente la operación de vuelos no regulares.

En este sentido, el fundamento legal para la suspensión de vuelos se basa en lo que establece el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil, el cual señala textualmente lo siguiente.

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-191-2021 del 7 de diciembre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, la suspensión temporal de los servicios aéreos regulares nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, efectiva a partir 16 de diciembre de 2021 y hasta el 15 de febrero, 2022, en virtud del estado de emergencia por el Covid-19 y sus efectos en la industria aeronáutica, manteniendo únicamente la operación de los vuelos no regulares.

Por su parte, mediante constancia de no saldo número 527-2021 del 6 de diciembre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, se encuentra al día con sus obligaciones.

Asimismo, de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 8 de diciembre de 2021, se verificó que la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-191-2021 del 7 de diciembre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, la suspensión temporal de los servicios aéreos regulares nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, efectiva a partir de la 16 de diciembre de 2021 y hasta el 15 de febrero, 2022, en virtud del estado de emergencia por el Covid-19 y sus efectos en la industria aeronáutica, manteniendo únicamente la operación de los vuelos no regulares.

2) Solicitar a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima que de previo a reiniciar la operación en las rutas señaladas, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, el itinerario respectivo, según la normativa y directrices vigentes.

3). Notifíquese al señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la empresa Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico mmonte@aerobell.com. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Operaciones Aeronáuticas. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante Artículo _____ de la Sesión _____ N° _____-2021, celebrada el día _____ de 2021.

ACTA No. 93-2021

Anexo N° 12

No.217-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:40 horas del 13 de diciembre de dos mil veintiuno.

se conoce los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-2404-2021-E del 19 de octubre del 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, VU 2572-2021-E del 2 de noviembre de 2021, y VU-2607-2021 del de noviembre de 2021, suscritos por el señor Tomás Nassar Pérez, ambos apoderados generalísimos de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante los cuales informaron de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, efectiva en los períodos que van del 1 de noviembre al 21 de diciembre de 2021 y del 5 de enero al 28 de febrero de 2022.

Resultandos

Primero: Que compañía Jetblue Airways Corporation cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 41-2009 del 25 de mayo de 2009, para brindar servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, el cual se encuentra vigente hasta el 25 de mayo de 2024, en las siguientes rutas: Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa; Nueva York, Estados Unidos de América-Liberia, Guanacaste, Costa Rica y viceversa; Fort Lauderdale, Florida-San José, Costa Rica y viceversa; Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa y Nueva York, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-2404-2021-E del 19 de octubre del 2021, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 1 de noviembre al 21 de diciembre de 2021.

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU 2572-2021-E del 2 de diciembre de 2021, el señor Tomas Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Jetblue Airways Corporation, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 4 de enero y hasta el 28 de febrero de 2022. Posteriormente, mediante escrito registrado con el consecutivo número VU-2607-2021 del 15 de noviembre de 2021, el señor Nassar Pérez rectificó la solicitud antes citada en cuanto a la fecha de rige, siendo esta del 5 de enero al 28 de febrero de 2022.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-187-2021 del 24 de noviembre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> "*Conocer y dar por recibido la solicitud VU-2404-2021E con fecha 19 de octubre del 2021 y el formulario 7F63 donde la compañía Jetblue Airways Corporation, informa la suspensión temporal de sus vuelos regulares en la ruta: Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa del 01 de noviembre al 21 de diciembre del presente año.*

Indicar a la compañía que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud y otras autoridades competentes.

Se recomienda al departamento Legal, verificar la garantía y las obligaciones dinerarias ya que se encuentran pendientes de pago ante la DGAC".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-188-2021 del 24 de noviembre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

"Conocer y dar por recibido la solicitud VU-2404-2021E con fecha 19 de octubre del 2021 y el formulario 7F63 donde la compañía Jetblue Airways Corporation, informa la suspensión temporal de sus vuelos regulares en la ruta: Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa del 05 de enero al 28 de febrero de 2022.

Archivar la nota VU-2572-2021E, por cuanto está fue dejada sin efecto por la compañía mediante escrito posterior

Indicar a la compañía que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud y otras autoridades competentes.

Se recomienda al departamento Legal, verificar la garantía y las obligaciones dinerarias ya que se encuentran pendientes de pago ante la DGAC".

Sexto: Que, mediante correo electrónico del 25 de noviembre de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica previno a la compañía Jetblue Airways Corporation sobre la presentación de la garantía de cumplimiento, otorgándole un plazo de 10 días hábiles para la presentación de dicha garantía actualizada, caso contrario se procedería al archivo de la gestión.

Séptimo: Que el día 2 de diciembre de 2021, la señora Ludovica Jarquín Rojas, funcionaria del Bufete Nassar & Abogados, informó sobre la renovación de la garantía de cumplimiento.

Octavo: Que mediante constancia de no saldo número 520-2021 del 1 de diciembre de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

Noveno: Que, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 3 de diciembre de 2021, se constató que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre las gestiones de la compañía Jetblue Airways Corporation en las que informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, según el siguiente detalle:

-Escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única VU-2404-2021-E del 19 de octubre del 2021, suspensión del 01 de noviembre al 21 de diciembre de 2021.

-Escrito registrado con el consecutivo número VU-2607-2021 del 15 de noviembre de 2021, suspensión del 5 de enero al 28 de febrero de 2022.

Es importante indicar que las gestiones de suspensión de la citada ruta fueron presentadas en momentos diferentes; no obstante, por economía procesal, se tramitan en un mismo informe.

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

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

representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, los señores Alina Nassar Jorge y señor Tomas Nassar Pérez, ambos apoderados generalísimos sin límite de suma de la compañía Jetblue Airways Corporation, informaron al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, en las fechas indicadas.

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

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

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante los oficios números DGAC-DSO-TA-INF-187-2021 del 24 de noviembre de 2021 y DGAC-DSO-TA-INF-187-2021 del 24 de noviembre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-2404-2021-E del 19 de octubre de 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, y VU-2607-2021 del de noviembre de 2021, suscritos por el señor Tomás Nassar Pérez, ambos apoderados generalísimos de la compañía Jetblue Airways Corporation, mediante los cuales la compañía Jetblue Airways Corporation informó la suspensión temporal de sus operaciones, según el siguiente detalle:

-Ruta: Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, efectiva para los períodos que van del 1 de noviembre al 21 de diciembre de 2021 y del 5 de enero al 28 de febrero de 2022.

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 520-2021 del 1 de diciembre de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

Asimismo, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 3 de diciembre de 2021, se constató que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Conocer y dar por recibido los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-2404-2021-E del 19 de octubre del 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, y VU-2607-2021 del de noviembre de 2021, suscritos por el señor Tomás Nassar Perez, ambos apoderados generalísimos de la compañía Jetblue Airways Corporation, cedula jurídica 3-012-557794, mediante los cuales informaron de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo de sus vuelos regulares, según el siguiente detalle:

- Ruta: Los Angeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa, efectiva para los períodos que van del 1 de noviembre al 21 de diciembre de 2021 y del 5 de enero al 28 de febrero de 2022.

Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía Jetblue Airways Corporation podrá solicitar una prórroga cumpliendo con los debidos requisitos establecidos para tal fin.

2) Indicar a la compañía Jetblue Airways Corporation que, para el reinicio de las operaciones, deberá presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud y otras autoridades competentes.

3) Notificar a la señora Alina Nassar Jorge y al señor Tomas Nassar Perez, ambos apoderados generalísimos de la compañía Jetblue Airways Corporation, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 13

No.219-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 17:29 horas del 13 de diciembre del dos mil veintiuno.

Se conoce de conformidad con los artículos 39 y 41 de la Constitución Política, 214, 217, 218, 249, 308 siguientes y concordantes de la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 del 2 de mayo de 1978 y nombramiento de Órgano director de procedimiento, mediante artículo undécimo de la sesión ordinaria 54-2019, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 24 de julio de 2019, el informe final del procedimiento administrativo ordinario seguido contra la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-137392, representada por el señor Álvaro Ramírez Jiménez, por la supuesta deuda principal de ₡22,782,173.00, más intereses que ascienden a la suma de ₡33,829,288.48, para un total de ₡56,611,461.48, correspondientes a las facturas números MRPV201400151, MRPV201400531, MRPV201400617, MRPV201400782, MRPV201400952, MRPV201401109, MRPV201401278 y MRPV201401430, las cuales, datan de enero de 2014 a setiembre de 2014, la cual, mantiene con el Consejo Técnico de Aviación Civil por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas.

Resultandos

Primero: Que mediante oficios números DGAC-TES-OF-1983-2014 y DGAC-TES-OF-2603-2014, la Unidad de Tesorería remitió a la Unidad de Asesoría Jurídica un listado con las empresas atrasadas en los pagos por servicios aeroportuarios, entre las cuales, se encuentra la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima. (Folios 07 y 19)

Segundo: Que mediante oficios números DGAC-TES-CXC-131-2014, DGAC-TES-CXC-136-2014, DGAC-TES-CXC-186-2014 y DGAC-TES-CXC-176-2014, se le realizaron las intimaciones de cobro a la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, esto de conformidad con los artículos 149 y 150 de la Ley General de la Administración Pública. (Folios 03, 06, 15 y 18)

Tercero: Que mediante el artículo octavo de la sesión ordinaria número 82-2014 del 17 de diciembre de 2014, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 195-2014 de las 18:10 horas del 17 de diciembre de 2014, en la cual, resolvió lo siguiente:

> *"**1.** Cancelar el certificado de explotación de la empresa ALFA ROMEO AERO TAXI S.A., cédula jurídica 3-101-137392, otorgado mediante la resolución N° 180-2001 del 04 de diciembre del 2001 y publicado en la Gaceta N° 09 del 14 de enero del 2002 y que se encuentra vigente hasta el 04 de diciembre del 2016, por cuanto la empresa concesionaria ha incurrido en una conducta abiertamente contrarias a la Ley General de Aviación Civil, y al reglamentos 23008-MOPT y N° 37972-MOPT, ya que no cancelado sus obligaciones pecuniarias a pesar de que la DGAC ha efectuado las intimaciones de dicha empresa de no cancelar el monto adeudado.*
>
> ***2.** Gestionar el proceso de cobro judicial de parte de la Unidad de Asesoría Legal de esta Administración ante las instancias judiciales a fin de recuperar las sumas adeudadas, salvo*

que la empresa deudora cancele oportunamente la suma cobrada por la Dirección General de Aviación Civil en sede administrativa".

Cuarto: Que según oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0641-2019 del 14 de junio de 2019, certificación de deuda, emitido por la Unidad de Tesorería Institucional, el monto adeudado por la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima obedece al cobro por concepto de servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, correspondientes a las facturas números MRPV201400151, MRPV201400531, MRPV201400617, MRPV201400782, MRPV201400952, MRPV201401109, MRPV201401278 y MRPV201401430, las cuales, datan de enero de 2014 a setiembre de 2014, por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas, por un monto principal de ₡22.782.173,00, más intereses de ₡33.829.288,48, para un total de ₡56.611.461,48. (Folio 37)

Quinto: Que mediante artículo undécimo de la sesión ordinaria 54-2019, celebrada el día 24 de julio de 2019, el Consejo Técnico de Aviación Civil, aprobó la resolución número 149-2019 de las 20:30 horas del 24 de julio de 2019, en la cual, se resolvió lo siguiente:

*"**1)** Iniciar procedimiento administrativo ordinario contra la empresa **Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima**, cédula jurídica número 3-101-137392, para determinar la verdad real de los hechos sobre la supuesta deuda que mantiene con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por concepto de operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas, por un monto principal de ₡22.782.173,00, más intereses: ₡33.829.288,48, para un total de ₡56.611.461,48, según Facturas números MRPV201400151, MRPV201400531, MRPV201400617, MRPV201400782, MRPV201400952, MRPV201401109, MRPV201401278 y MRPV201401430.*

Lo anterior, a efectos de determinar la verdad real de los hechos, establecer la obligación y proceder a otorgar fuerza ejecutiva al título resultante con posterioridad a la realización del procedimiento administrativo ordinario y las intimaciones de ley (artículos 150, 308 y siguientes de la Ley General de Administración Pública)

***2)** Nombrar como Órgano director de procedimiento al señor Alexander Vega Arce, funcionario de la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, para la tramitación del procedimiento administrativo ordinario regulado en los artículos 308 y siguientes de la Ley General de Administración Pública, teniendo que rendir el informe final con recomendaciones dentro de los plazos de ley".*

Sexto: Que mediante resolución número OD-01-2020 de las 14:07 horas del 6 de octubre de 2021, se emitió el traslado de cargos contra la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, en la cual, se hizo una descripción detallada de los hechos, así como una intimación específica, además de las prevenciones respectivas.

Sétimo: Que al ser las 13:23 horas del día 07 de octubre de 2021, el Órgano director se presentó al domicilio social de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, sita en Puntarenas, Golfito, Puerto Jiménez, frente al costado oeste del cementerio, para realizar la notificación del traslado de cargos.

Octavo: Que al ser las 10:00 horas del 3 de noviembre de 2021, el Órgano director realizó la audiencia oral y privada del procedimiento administrativo seguido en contra de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, estando presente en calidad de Órgano director, el señor Alexander Vega Arce, no obstante, no se hizo presente ningún representante de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima.

Considerando

I. Sobre los hechos probados

Para efectos del dictado de esta resolución se tienen por ciertos los siguientes hechos:

1. Que la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima adeuda al Consejo Técnico de Aviación Civil la suma principal de ₡22,782,173.00, más intereses que ascienden a la suma de ₡33,829,288.48, para un total de ₡56,611,461.48, por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas.

II. Sobre los hechos no probados

Para efectos del dictado de la presente resolución, se tienen los hechos de relevancia como no probados:

1. Que de conformidad con la información contenida en el expediente administrativo, no se logra determinar acontecimiento alguno que exculpara a la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima de los hechos que se le endilgan.

2. Que la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima hubiese remitido elementos probatorios al procedimiento administrativo que determinaran su cumplimiento en el pago de las facturas al cobro o, en su defecto, que dicho cobro no era procedente.

III. Sobre el debido proceso

Debemos recordar que el principio de legalidad de la Administración consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política, y desarrollado en el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, sujeta toda la actuación de la Administración a la existencia de una norma jurídica previa que le autorice su accionar.

Señalan las normas en comentario, en lo que interesa, lo siguiente:

> *"Artículo 11.- Los funcionarios públicos son simples depositarios de la autoridad. Están obligados a cumplir los deberes que la ley les impone y no pueden arrogarse facultades no concedidas en ella... "*
>
> *Artículo 11.- 1. La Administración Pública actuará sometida al ordenamiento jurídico y sólo podrá realizar aquellos actos o prestar aquellos servicios públicos que autorice dicho ordenamiento, según la escala jerárquica de sus fuentes. 2. Se considerará autorizado el acto*

regulado expresamente por norma escrita, al menos en cuanto a motivo o contenido, aunque sea en forma imprecisa".

Sobre este punto, la jurisprudencia judicial ha señalado lo siguiente:

"El principio de legalidad, es efecto y manifestación directa del sometimiento del Poder Público al Derecho. En este sentido, todo el comportamiento de la Administración Pública está afecto y condicionado a una norma habilitadora, ya sea escrita o no escrita. De esta forma, el instituto se proyecta en su doble vertiente positiva y negativa. En su primera dimensión, se constituye como fuente permisiva de la conducta administrativa específica, en tanto se traduce en concretas potestades administrativas, que por ser tales, adquieren el carácter de funcionales, es decir, dispuestas al servicio de la colectividad y para el cumplimiento de los fines públicos. Son pues, apoderamientos que se confieren a la Administración, no para su ejercicio facultativo, sino por el contrario, para su obligada aplicación, ejecutando no sólo el mandato del legislador, sino además, complementándolo mediante los diversos poderes que el Ordenamiento Jurídico le atribuye. Por ende, la función administrativa no puede verse como la ciega y cerrada ejecución del precepto legal, sino como complementaria y ejecutiva de lo dispuesto por las normas superiores. Por otro lado, en su fase negativa, el principio se proyecta como límite y restricción del comportamiento público, pues cualquier actuación suya, deberá ajustarse a la norma de grado superior, so pena de invalidez. (Resolución N° 274-2005 Sección Primera del Tribunal Contencioso Administrativa, a las diez horas cincuenta y cinco minutos del seis de julio del dos mil cinco).

Por su parte, en la sentencia número 440-98, la Sala Constitucional sostuvo la tesis de que en el Estado de Derecho el principio de legalidad postula una forma especial de vinculación de las autoridades e instituciones públicas al ordenamiento jurídico.

"*...toda autoridad o institución pública lo es y solamente puede actuar en la medida en que se encuentre apoderada para hacerlo por el mismo ordenamiento, y normalmente a texto expreso –para las autoridades e instituciones públicas sólo está permitido lo que este constitucional y legalmente autorizado en forma expresa, y todo lo que no esté autorizado les está vedado-; así como sus dos corolarios más importantes, todavía dentro de un orden general; el principio de regulación mínima, que tiene especiales exigencias en materia procesal, y el de reserva de ley, que en este campo es casi absoluto*".

De lo anteriormente señalado, es claro que el principio de legalidad sostiene ***que toda autoridad o institución pública puede actuar solamente en la medida en que se encuentre autorizada para hacerlo por el ordenamiento jurídico.***

Por su parte, el Tribunal Constitucional ha definido los requisitos que debe cumplir un procedimiento administrativo para garantizar el derecho al debido proceso. En este sentido, citamos la sentencia número 5306-2005 de las 15:03 del 4 de mayo de 2005, que indica lo siguiente:

"III.- DE LOS PRINCIPIOS QUE RIGEN LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS Y EL RESPETO DEL DEBIDO PROCESO Y DERECHO DE DEFENSA. Con anterioridad esta

Sala –en sentencias número 15-90, 1732-92, 2360-94, 4125-94, 2198-98, 10198-98, 2109-98, 2001-01545, 2003-13140, de las catorce horas treinta y siete minutos del doce de noviembre del dos mil tres, y – consideró que en el procedimiento administrativo regulado en la Ley General de la Administración Pública se garantiza el respeto del debido proceso, el cual, en virtud del desarrollo jurisprudencial constitucional, se ha estimado de aplicación no sólo respecto de los procesos de índole jurisdiccional, sino también de los procedimientos administrativos. Así, en el ámbito de los procedimientos administrativos, se identifica o equipara este principio con los conceptos de "bilateralidad de la audiencia", "debido proceso legal "y" principio de contradicción"; y que tiene implicaciones directas en las diversas etapas de los procedimientos, lo que evidencia su carácter instrumental, en tanto está dispuesto para garantizar la mejor resolución del mismo, en los términos previstos en el artículo 215.1 de la Ley General de la Administración Pública, en tanto dispone:
"El procedimiento administrativo servirá para asegurar el mejor cumplimiento posible de los fines de la Administración, con respeto para los derechos subjetivos e intereses legítimos del administrado, de acuerdo con el ordenamiento jurídico. "

Es así, como la jurisprudencia constitucional ha reconocido esenciales e indispensables a todo procedimiento los siguientes requisitos, que necesariamente deben cumplirse, a fin de garantizarle a las partes que intervienen, el efectivo derecho de defensa, cuya ausencia constituye una grave afectación a estos derechos (debido proceso y derecho de defensa): a) la notificación al interesado del carácter y fines del procedimiento, más conocido como el derecho a la debida intimación e imputación , de donde se hace necesario no sólo la instrucción de los cargos, sino también la posible imputación de los hechos, lo que significa la indicación de la posible sanción a aplicar; b) el derecho de audiencia, que comprende el derecho del intervenir en el proceso, a ser oído y oportunidad del interesado para presentar los argumentos y producir las pruebas que entienda pertinentes; c) como derivado del anterior, el estado de inocencia, que implica que no está obligado a demostrar su inocencia, de donde, la Administración está obligada a demostrar su culpabilidad; d) la oportunidad para el administrado de preparar su alegación, lo que incluye necesariamente el acceso a la información y a los antecedentes administrativos, vinculados con la cuestión de que se trate; e) el derecho del administrado a una defensa técnica , que comprende su derecho a hacerse representar y asesorar por abogados, técnicos y otras personas calificadas, como peritos; f) la notificación adecuada de la decisión que dicta la Administración y de los motivos en que ella se funde; g) el derecho del interesado de recurrir la decisión dictada, que conlleva el principio de la congruencia de la resolución; que en el caso de los procedimientos administrativos, comprende no sólo el derecho de recurrir el acto final, sino también aquellos actos del procedimiento que tengan efecto propio y puedan incidir en el derecho de defensa - el auto de apertura del procedimiento, la denegatoria de la celebración de la audiencia oral y privada, la denegatoria de recepción de prueba, la aplicación de medidas cautelares, la denegación del acceso al expediente, la reducción de los plazos del procedimiento, y la resolución que resuelva la recusación-; h) el principio pro-sentencia , de donde, las normas procesales deben aplicarse e interpretarse en el sentido de facilitar la administración de justicia, tanto jurisdiccional como administrativa; y por último, y no menos importante, i) la eficacia formal y material de la sentencia o fallo . También integran este derecho, el acceso a la justicia en igualdad y sin discriminación ; la gratuidad e informalismo de la justicia ; la

justicia pronta y cumplida, es decir, sin retardo injustificado; el principio de la intervención mínima en la esfera de los derechos de los ciudadanos; el principio de reserva legal para la regulación de los derechos fundamentales (artículo 28 de la Constitución Política), para la regulación de la materia procesal (al tenor de los artículos 11 y 28 de la Constitución Política, 5 y 7 -relativos a la jerarquía normativa-, 19.1 -reserva legal en la regulación de los derechos fundamentales-, 59.1 -reserva legal para el establecimiento de potestades de imperio-, y 367 inciso h) -excepción de la aplicación de los procedimientos de la Ley General de la Administración Pública-, estos últimos, de la Ley General de la Administración Pública), así como para el establecimiento de sanciones (artículo 124 de la Ley General de la Administración Pública); y el principio del juez regular (artículo 35 de la Constitución Política). Asimismo, se recuerda al accionante que los principios que rigen los procedimientos administrativos son fundamentales en tanto orientan la actividad procesal de los mismos, y que se enuncian como sigue; búsqueda de la verdad real, antiformalismo, celeridad y oficiosidad, imparcialidad, y el cumplimiento del debido proceso".

IV. Sobre el fondo del asunto

a) Análisis de los alegatos de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima

Es imperativo indicar que el día 3 de noviembre de 2021, en la audiencia oral y privada no se hizo presente ninguna persona en representación de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, por lo cual, no se tienen manifestaciones o alegatos en defensa de los intereses de dicha compañía.

Tampoco constan las conclusiones a las cuales pudo haber arribado la representación de la compañía, en virtud de las manifestaciones realizadas por la Administración en contra de su actuación al no honrar el pago de las obligaciones pecuniarias que se le endilgan en este procedimiento, por lo que este Órgano decisor está imposibilitado de emitir juicio de valor sobre las argumentaciones omitidas en este procedimiento.

No obstante, este Órgano decisor considera que se cumplieron con los presupuestos que tanto la legislación, como la jurisprudencia constitucional, han señalado para efectos de resguardar el principio del debido proceso, debido a lo anterior, la Sala Constitucional ha señalado:

"Esta Sala ha señalado los elementos del derecho al debido proceso legal, (ver especialmente la opinión consultiva nº 1739-92), aplicables a cualquier procedimiento sancionatorio o que pueda tener por resultado la pérdida de derechos subjetivos. La Administración debe, en atención al derecho de defensa del administrado: a) Hacer traslado de cargos al afectado, lo cual implica comunicar en forma individualizada, concreta y oportuna, los hechos que se imputan; b) Permitirle el acceso irrestricto al expediente administrativo; c) Concederle un plazo razonable para la preparación de su defensa; d) Concederle la audiencia y permitirle aportar toda prueba que considere oportuna para respaldar su defensa; e) Fundamentar las resoluciones que pongan fin al procedimiento; f) Reconocer su derecho a recurrir contra la resolución sancionatoria." (Sala Constitucional, Resolución 5469-95 de 18:03 horas del 4 de octubre de1995)

Ahora bien, las empresas propietarias de un certificado de explotación, permisionaria de un uso de espacio o usuaria de servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, se comprometen a cancelar el monto estipulado en las tarifas según lo establecido por la ley y sus reglamentos; siendo que según lo manifestado por la Unidad de Recursos Financieros, en sus estados financieros, se refleja la deuda que mantiene la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima por facturas que datan de enero a setiembre de 2014.

A pesar de las intimaciones de cobro que constan en el expediente administrativo al día de hoy, la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima continúa morosa, siendo que en el procedimiento administrativo incoado al efecto, las facturas adolecen de los requisitos legales para constituirse en títulos ejecutivos, tal y como lo establece la Ley de Cobro Judicial, situación que es conocida por la Administración y, por la cual, se instauró el presente procedimiento, con la finalidad de poder determinar la deuda contraída y constituirse, posteriormente, en título ejecutivo, según lo establece el artículo 150 de la Ley General de Administración Pública.

Es decir, este procedimiento administrativo lo que busca es la verdad real sobre la supuesta deuda de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, por un monto principal de ₡22,782,173.00, más intereses que ascienden a la suma de ₡33,829,288.48, para un total de ₡56,611,461.48, que mantiene con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas, correspondientes a las facturas números MRPV201400151, MRPV201400531, MRPV201400617, MRPV201400782, MRPV201400952, MRPV201401109, MRPV201401278 y MRPV201401430, las cuales, datan de enero de 2014 a setiembre de 2014, lo cual, de conformidad con el artículo 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, es el fin último de este proceso administrativo.

En este sentido, la Ley General de la Administración Pública señala en su artículo 214 que el procedimiento administrativo servirá para asegurar el mejor cumplimiento posible de los fines de la Administración, con respecto para los derechos subjetivos e intereses legítimos del administrado, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, siendo el objetivo más importante de dicho procedimiento la verificación de la verdad real de los hechos que sirven de motivo al caso final.

Ahora bien, como se ha venido indicando, el objetivo de dicho procedimiento es la determinación de la deuda contraída por parte de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima por el no pago de las tarifas al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Del análisis de lo indicado, se desprende que el procedimiento versa sobre la ejecutividad o no de los títulos al cobro, señalando que los mismos no tienen fuerza ejecutiva por no contar con los requisitos legales establecidos en el artículo 460 del Código de Comercio, por lo que, precisamente, este procedimiento se ha instaurado para determinar la verdad real de los hechos sobre la deuda principal de ₡22,782,173.00, más intereses que ascienden a la suma de ₡33,829,288.48, para un total de ₡56,611,461.48, que mantiene con el Consejo Técnico de Aviación Civil por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas, correspondientes a las facturas números MRPV201400151, MRPV201400531, MRPV201400617, MRPV201400782, MRPV201400952, MRPV201401109, MRPV201401278 y MRPV201401430, las cuales, datan de enero de 2014 a setiembre de 2014.

Asimismo, por medio de una revisión a la prueba aportada al expediente administrativo, se logra determinar que las operaciones al cobro corresponden a la operación del certificado de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi

Sociedad Anónima, por lo que no se logra desvirtuar que la empresa no haya recibido los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que generaron la facturación en cobro, pues, como se indicó previo, no se desvirtúa la existencia de la deuda o que la misma no deviene de recibir un servicio público.

Ahora bien, la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima al no presentarse a la audiencia oral y privada que al efecto fue señalada, no presentó sus alegatos ni los elementos probatorios para respaldar algún descargo atinente, como tampoco remitió las conclusiones a las cuales pudo arribar producto del análisis del expediente administrativo, quedando así de manifiesto la deuda endilgada, razón por la cual, se produce el quebranto atribuido.

V. Conclusión.

Por todo lo anterior, siendo que al día de hoy la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima no cuenta con certificado de explotación, no es concesionario, ni cuenta con uso de espacio y lográndose comprobar la existencia de facturación que respalda el adeudo por el no pago de las tarifas al Consejo Técnico de Aviación Civil, el Órgano decisor determina la existencia de la obligación principal de ₡22,782,173.00, más intereses que ascienden a la suma de ₡33,829,288.48, para un total de ₡56,611,461.48 que mantiene con el Consejo Técnico de Aviación Civil por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas por parte de la empresa Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-137392, correspondientes a las facturas números MRPV201400151, MRPV201400531, MRPV201400617, MRPV201400782, MRPV201400952, MRPV201401109, MRPV201401278 y MRPV201401430, las cuales, datan de enero de 2014 a setiembre de 2014, razón por la cual, se deberá proceder a determinar la deuda y realizar las intimaciones de cobro, de conformidad con lo señalado en el numeral 150 de la Ley General de la Administración Pública, otorgándole un plazo para realizar el pago de la obligación.

Además, el Órgano decisor señala que, en caso de incumplimiento de pago, deberá proceder el Consejo Técnico de Aviación Civil, a certificar la deuda contraída, la cual, se encuentra registrada contablemente en los estados financieros de la entidad, tomándose ésta como un título ejecutivo para el cobro en proceso monitorio en el juzgado correspondiente.

Por lo tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas este Órgano decisor recomienda:

1.- Establecer la responsabilidad pecuniaria de la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-137392, por un monto principal de ₡22,782,173.00, más intereses que ascienden a la suma de ₡33,829,288.48, para un total de ₡56,611,461.48 por concepto de operaciones aeronáuticas y no aeronáutica que mantiene con el Consejo Técnico de Aviación Civil, correspondientes a las facturas números MRPV201400151, MRPV201400531, MRPV201400617, MRPV201400782, MRPV201400952, MRPV201401109, MRPV201401278 y MRPV201401430, las cuales, datan de enero de 2014 a setiembre de 2014.

2.- Efectuar el cobro administrativo a la compañía Alfa Romeo Aero Taxi Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-137392, de conformidad con el artículo 150 de la Ley General de la Administración Pública, por un monto principal de ₡22,782,173.00, más intereses que ascienden a la suma de ₡33,829,288.48, para un total de ₡56,611,461.48 por concepto de operaciones aeronáuticas y no aeronáutica que mantiene con el Consejo Técnico de Aviación Civil, correspondientes a las facturas números MRPV201400151, MRPV201400531, MRPV201400617, MRPV201400782, MRPV201400952, MRPV201401109, MRPV201401278 y MRPV201401430, las cuales, datan de enero de 2014 a setiembre de 2014.

Olman Elizondo
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil