ACTA No. 78-2021

Acta de la sesión ordinaria No.78-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 13 de octubre 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 Segura Sancho, 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; 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. 78-2021, la cual se adjunta como la anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.78-2021.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

Al ser las 17:07 ingresa a la sesión, de forma virtual, la señora Sofía García Romero, directora del CETAC.

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 76-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 06 de octubre del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 76-2021, del 06 de octubre del 2021.

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

Al ser las 17: 09 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Fernando Soto Campos, del Órgano Fiscalizador.

Al ser las 17: 18 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Gonzalo Coto Fernández, director del CETAC.

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0657-2021, del 06 de octubre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con la solicitud de depósito por concepto de intereses y costas personales dentro del proceso de expropiación del inmueble 9304-01 al 011 (Expediente 17-000612- 1028-CA).

El señor Fernando Soto Campos se refiere a este asunto y comenta que es parte de los 13 expedientes de los lotes que se ubican al sur del aeropuerto y que se requieren como parte del desarrollo de los proyectos futuros del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), que se requerían para efectos de la reubicación de la calle de rodaje paralela sur y la reubicación de la calle perimetral. Sin embargo, los diseños tuvieron que ser modificados y construir la calle de rodaje paralela sur con algunas limitaciones para poder adelantar el proyecto y continuar con los procesos de expropiación.

En virtud de que se cuenta con los recursos económicos en la cuenta de expropiaciones del Fideicomiso, se recomienda al CETAC proceder con el depósito de ¢7.668.39 (siete mil seiscientos sesenta y ocho colones con treinta y nueve céntimos) por concepto de intereses del período comprendido entre el 17 de diciembre del año 2020 al 30 de junio del año 2021 y la suma de ¢92.000.00 (noventa y dos mil colones) por costas personales, para que se trasladen a la cuenta judicial correspondiente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-0657-2021, del Órgano Fiscalizador:

Girar las instrucciones al Fideicomiso del Banco de Costa Rica para que proceda a transferir, de la cuenta del Fondo de Expropiaciones dólares a la cuenta del Banco de Costa Rica número 170006121028-7, dispuesta por el Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, la suma de ¢7.668.39 (siete mil seiscientos sesenta y ocho colones con treinta y nueve céntimos) por concepto de intereses del período comprendido entre el 17 de diciembre del año 2020 al 30 de junio del año 2021 y las costas personales por la suma de ¢92.000.00 (noventa y dos mil colones), por concepto de pago por mejoras de la casa de habitación de la señora YAMILETH AZOFEIFA MATA; dentro proceso especial de expropiación promovido por el Estado por la adquisición del inmueble inscrito bajo el Folio Real de la provincia de Alajuela número 9304-001- 002-002-003-004-005-006-007-008-009-010-11, conocido como lotes 192, 193, 194,195 y 198. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0672-2021, del 12 de octubre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el conocimiento de los directores del Consejo Técnico el informe referente al avance sobre la situación de desequilibrio financiero anunciado por el Gestor Interesado del AIJS, según se acordó en el artículo décimo quinto de la sesión 64-2021, del 23 de agosto del 2021.

El señor Fernando Soto Campos comenta que el señor Luis Fallas Acosta había hecho un informe muy completo sobre el tema de la viabilidad jurídica, del interés público, temas de competitividad, y se había indicado en esa oportunidad que se había trasladado al señor Claudio Donato, para que lo revisara o aportara algún elemento adicional. El señor Donato informó que revisó el informe y lo vio muy completo, por lo que lo único que él aportaría sería propiamente en el cierre del documento, para efectos de considerar la alternativa definitiva de solución que se plantearía, porque algunas de las consideraciones en ese documento tendrían que ir en función a la alternativa de solución orientada al tema del plazo.

Con respecto a unas solicitudes que se conversaron en la sesión anterior, el CETAC había aprobado remitir un oficio al Ministerio de Hacienda solicitando la definición sobre la disponibilidad de recursos para un eventual

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

pago de un desequilibrio y construcción de obras nuevas. Es importante mencionar que el ICT envió una información muy valiosa que ha sido valorada e incorporada en los temas operativos, financieros y sobre todo de interés públicos, muy ligados a aspectos jurídicos, porque hay información valiosa para poder fundamentar el peso que tiene el sector turismo dentro de la economía nacional, sobre todo en su aporte al Producto Interno Bruto (PIB), que según con la información que aportó el ICT está entre un 4 o 5 % del PIB, dato muy importante para la economía del país.

En cuanto al Ministerio de Hacienda, se le ha dado seguimiento al tema y a raíz de esto hubo una reunión convocada por ellos mismos para comprender lo requerido, con la participación del Departamento de Seguimiento a Proyectos APP y se profundizó en la necesidad inmediata del poder tener una respuesta lo antes posible, porque de eso dependerá el planteamiento que se haga y la decisión que pueda tomar la Administración. Comenta que ellos se comprometieron a elevar toda la documentación y la explicación a sus superiores para que podamos tener la respuesta lo antes posible; e indica que se sienten satisfechos por la disposición que manifestaron los representantes del Ministerio de Hacienda. Añade que contar con esa información ayudará a respaldar la decisión que la Administración decida tomar.

El señor Soto Campos se refiere al asunto relacionado con el retraso del cronograma de obras y comenta que para la presentación anterior se mencionó que se disponía de mucha información, lo que permitiría exponer adecuadamente las razones de los retrasos en las obras que se tuvieron que ejecutar en el 2014 y que fueron construidas y ejecutadas en el 2018 y 2019. El informe que contiene esta información de manera detallada y ordenada fue remitido por la Unidad de Fiscalización de Obras del Órgano Fiscalizador y se ha incorporado en el documento general donde está cada uno de esos temas.

Con respecto al impacto de los costos de operación para las líneas aéreas y la competitividad del país, en la sesión anterior se había indicado que es un tema que requiere únicamente algunos ajustes, especialmente en los gráficos y algunos cuadros informativos. Pero se adicionó algo que es muy importante, referente al impacto en las tarifas a hoy, e indica que si a hoy se tuviera que presentar un ajuste tarifario, ya sea del lado aeronáutico o de infraestructura, que es lo que absorbe la mayor cantidad de inversión, estaría pasando de $0.61(sesenta y un centavos de dólar) por tonelada métrica a $69.67 (sesenta y nueve dólares con 67/100) la tonelada y en las tarifas no aeronáuticas, que la principal es el CUAC, pasaría de $5 (cinco dólares) a $116.33 (ciento dieciséis dólares con 33/100), lo que provocaría un serio problema de competitividad en el AIJS.

El señor Soto Campos solicita al señor Gustavo Segura Sancho su colaboración para que el Instituto Costarricense de Turismo prepare un documento que muestre los efectos podría tener un incremento de esta naturaleza en el sector turismo, para presentarlo ante la Contraloría General de la República. Comenta que la información actual sale del estudio de mercado con datos de la IATA, pero para efectos de fundamentar ante la CGR es importante tener algunos criterios de las instituciones que son competentes en el área.

El señor Gustavo Segura Sancho se muestra anuente ante la solicitud y pide que le mande copia de la solicitud que le enviarán al ICT, para asegurar la respuesta en una semana máximo.

El señor Soto Campos comenta que uno de los temas cruciales es el análisis del desequilibrio y comunica que ayer el banco giró la orden de inicio para el contrato de la señora Jill Jamieson, por lo que oficialmente se

concretó su contratación por medio del Fideicomiso. Comenta que se ha conversado con ella, pero no se ha atrevido a emitir opinión formal al respecto porque su contrato no estaba refrendado.

La señora Jamieson tuvo una reunión con el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas en la que solicitó información financiera y aclaración de algunos conceptos. Adicionalmente comenta que mediante correo electrónico se le solicitó presentar un cronograma de las actividades que pretende realizar, con la intención de ver cuándo se puede tener una posición sobre el cálculo del desequilibrio y la alternativa de solución que podría presentar. Desde hace tiempo se viene manejando una idea de una ampliación al CGI, con la posibilidad de hacer algunas inversiones de obra nueva que permitan al aeropuerto seguir operando durante la ampliación. Esa ha sido la visión que se ha manejado hasta hoy.

Comenta que la señora Jamieson le escribió para informarle que *"está trabajando en su recomendación ahora mismo, con el fin de tenerla lista la semana entrante"*.

Sin embargo, en las conversaciones que han sostenido ha planteado que el desequilibrio debe calcularse con base en la fórmula 1 que prevé el CGI y no con la fórmula 2, en virtud que la fórmula 1 define el desequilibrio real y la fórmula 2 es una proyección hacia el futuro y dado que las condiciones actuales en el comportamiento de la demanda no es un resultado totalmente fiable, el OFGI y el señor Donato Monge creen que el desequilibrio va a afectar varios periodos futuros, por lo que se debe aplicar la fórmula 2, pero a pesar de esto ella considera que el asunto no es así tan claro como el Gestor lo plantea y que para beneficio del Estado se debe aplicar la fórmula 1.

Adicionalmente, comenta que la Sra. Jamieson considera que en estos momentos no es deseable incluir dentro de esta primera solución nuevas inversiones. Informalmente plantea que el cálculo se debe realizar con base a la fórmula 1 y no debe contemplar nuevas inversiones, y en una segunda fase inmediata contemplar el tema de nuevas inversiones. Plantea también que el monto que el Gestor considera conforme a las fórmulas aplicadas no necesariamente corresponde a ese importe.

El señor Soto Campos indica que el Gestor contrató a la compañía KPMG para que hiciera una validación del cálculo del desequilibrio y esta compañía está llegando a un monto menor que el que está planteando el mismo Gestor. Estos son temas que actualmente se están analizando y discutiendo por parte de la señora Jamieson. Indica que la preocupación que él tiene, en cuanto a las alternativas de solución que se expusieron anteriormente, es respecto a los plazos, porque con la posición de la señora Jill Jamieson, al no incluir nuevas inversiones, puede variar, pero además de eso ha surgido una duda legal con el artículo 208 de la Ley de Contratación Administrativa, el cual establece que se puede ampliar un 50% del plazo original, sin necesidad de pedir autorización eventualmente a la CGR.

El señor Gustavo Segura Sancho agradece la información brindada y reitera la urgencia sobre este tema. También comenta que el conocimiento sobre el problema ha ido aumentando en diferentes sectores, debido a que existe un creciente interés de distintos sectores sobre esta situación. Indica que le preocupa la posición de recomendar algo que pueda ser lo mejor para el estado y otra es que esa posición se pueda sostener contractualmente.

El señor William Rodríguez López solicita que el informe escrito se les remita con anticipación, para poder hacer preguntas relacionadas con el informe y verter opiniones más enriquecedoras. Luego se refiere al tema y comenta que siguiendo la línea del señor Segura Sancho, le preocupa que de pronto saquemos soluciones de la manga para disminuir el costo para el Estado y lo que se logre sean soluciones parciales.

Comenta que al dar lectura al informe llamó su atención que al parecer la señora Jill Jamieson expresó verbalmente algo referente a *"que el Gestor debe asumir el riesgo de un 15% de la caída en la demanda"*, lo que es un concepto totalmente nuevo sobre la mesa, por lo que pregunta si eso está establecido en el contrato.

Otro punto al que se refiere el director Rodríguez López es si se debe aplicar la fórmula 1 o si se debe aplicar la fórmula 2, porque según entendió de la explicación brindada por el señor Soto Campos, lo que opina el OFGI es que se debe aplicar la fórmula 2, porque la situación no es solo lo que ha pasado hasta ahora, sino que el futuro se verá afectado también. Lo que quiere hacer ver es que las opiniones de los asesores son importantes, pero al final la responsabilidad final de lo que se presente al CETAC es del OFGI.

Otro aspecto que cita es que se sigue hablando de ceder $2.99 (dos dólares con 99/100) como una de las posibilidades para visualizar cuáles pueden ser las alternativas de solución del desequilibrio, e indica que en el acta 74-2021, del 29 de setiembre del 2021, a raíz de que en una parte decía $2.99 (dos dólares con 99/100) y en otra $2.93 (dos dólares con 93/100), se le realizó la consulta al señor Rodolfo Garbanzo Arguedas sobre cuál es la cantidad correcta, porque no hay concordancia en ese sentido y don Rodolfo indicó que el monto correcto es $2.94 (dos dólares con 94/100). Por lo tanto, considera que si sigue hablando de $2.99 (dos dólares con 99/100) aquí y este dato queda dentro del acta y en el acta anterior se indicó otra cifra, se va a presentar una variación que se debe justificar.

En cuanto al plazo comenta que una de las cosas que se tuvo que hacer para homologar lo que es el concepto del Gestor versus una concesión, era precisamente por los plazos, ya que se sabe que las concesiones tienen una vigencia hasta por 50 años, fue un reglamento que fue refrendado por la Oficina de Leyes y Decretos de la Casa Presidencial. Entonces si se homologó el concepto del CGI con el de una concesión debería operar el plazo de 50 años y si lo que quedan son 25 años entonces el 50% de ese plazo es de 12.5 años.

Por último, el señor Rodríguez López insiste en que como alternativa de solución no solo se aplique la posibilidad de que la Institución ceda los $2.99 (dos dólares con 99/100), sino que se analice como alternativa la posibilidad de incrementar el impuesto de salida, pero que no nos quedemos sólo con la posibilidad de ceder una parte de lo que le corresponde al CETAC por el impuesto de salida y que se analice esa otra posibilidad.

El señor Fernando Soto Campos se refiere a la consulta del 15% y comenta que es un tema que la señora Jamieson manifestó como una interpretación a lo que ella considera la cláusula 18.2, que prevé que el Gestor podría tener derecho a reclamar un desequilibrio cuando la demanda caiga un 15%; entonces, ella interpreta que eso significa que el Gestor ha asumido como parte de su riesgo el 15% y que por lo tanto ese 15% hay que rebajarlo. Sin embargo, manifiesta que el OFGI considera que esa interpretación no es correcta porque no está establecido así en el CGI y, segundo, esas diferencias que el Gestor deja de percibir no las pierde porque la metodología tarifaria lo contempla.

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

En cuanto a la aplicación de la fórmula 1 o fórmula 2, tal y como se ha expuesto en ocasiones anteriores, en su opinión se debe utilizar la fórmula 2, debido a que soluciona el problema de una forma integral, en cambio la aplicación de la fórmula 1 solventa el problema hoy, por lo que considera que se pierde la oportunidad de hacer una propuesta integral.

Con respecto al aspecto del plazo comenta que el decreto que se aprobó lo que hizo fue equiparar en términos de plazo el reglamento de Gestión Interesada con las normativas de asociaciones publico privadas, como lo es la concesión, pero a la Gestión Interesada le sigue aplicando la Ley de Contratación Administrativa.

Adicionalmente expresa, con relación a los $2.99 (dos dólares con 99/100), que tomó nota y en cuanto a la propuesta del incremento al impuesto de salida, considera que se trata de un tema político que se debe valorar desde ese punto de vista, que perfectamente podría ser una alternativa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0672-2021, del Órgano Fiscalizador:

1- Dar por recibido el informe.
2- Trasladar al OFGI las solicitudes de información referentes a este tema, para que se analicen y se emita una respuesta suscrita por el señor presidente de este Consejo.
3- Solicitar que los datos y cifras no aclaradas en esta sesión se presenten en el próximo informe.

Al ser las 18:10 se retira de la sesión el señor Fernando Soto Campos.

IV.- ASUNTOS VARIOS

A.- AUDITORIA

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio No.AI-319-2021-2021, del 11 de octubre del 2021, suscrito por el señor Óscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico la solicitud de capacitación en el curso virtual de "Programa Especializado en Contratación Administrativa para la Gestión Pública", el cual será impartido por el Centro de Investigaciones y Capacitación en Administración Pública (CICAP), desde el 18 de octubre de 2021 al 13 de noviembre de 2022, para los funcionarios Maribel Muñoz Arrieta y Luis Antonio Camacho Calvo.

El señor Óscar Serrano Madrigal comenta que este asunto corresponde a un curso que brinda el Centro de Investigaciones y Capacitación en Administración Pública (CICAP), de la Universidad de Costa Rica. Este inicia el lunes 18 de octubre del 2021 hasta el lunes 13 de noviembre del 2022, Indica que consiste en un "Programa Especializado en Contratación Administrativa para la Gestión Pública", que va acorde con el sistema de gestión de calidad ISO9001-2015; en un horario de clases es de 6:00 pm a 8:00 pm, es decir, no hay afectación de las labores porque es fuera de jornada ordinaria.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio AI-319-2021-2021, de la Auditoría Interna:

Autorizar la participación de los funcionarios Maribel Muñoz Arrieta y Luis Antonio Camacho Calvo, en el curso virtual denominado "Programa Especializado en Contratación Administrativa para la Gestión Pública", organizado por Centro de Investigaciones y Capacitación en Administración Pública (CICAP), cédula jurídica 3-006-101757, con una duración de 220 horas. El costo será de ¢1.061.820,00 (un millón sesenta y un mil ochocientos veinte colones con 00/100) por persona, impuesto incluido, el cual será cargado al presupuesto que para esos efectos ha previsto la Auditoría Interna, de acuerdo con las normas administrativas y jurídicas que rigen. ACUERDO FIRME.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1863-2021, del 05 de octubre 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-1264-2021, del 05 de octubre del 2021, suscrito por la señora Roxana González Fallas, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe referente a la elevación a audiencia pública de la solicitud de renovación del certificado de explotación y el permiso provisional para brindar servicios de asistencia técnica en tierra, en la modalidad de servicios de seguridad, en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría, Daniel Oduber Quirós y Tobías Bolaños Palma, presentada por la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno-quinientos catorce mil seiscientos cincuenta y cuatro, representada por el señor José Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo sin límite de suma.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que esta empresa tiene un certificado de explotación que vencía originalmente el 15 de marzo del 2021, pero la empresa se acogió a los decretos del poder ejecutivo que extendían la vigencia de los certificados, por lo que ahora vence el 17 de enero del 2022.

Menciona que en junio del 2021 la empresa solicitó la renovación a su certificado de explotación, por lo que solicitaron los criterios técnicos correspondientes. La Unidad de Transporte Aéreo rindió el informe positivo, recomendando que se eleve a audiencia pública y se aprueben las tarifas.

La Unidad de Asesoría Jurídica verificó toda la documentación, que la persona que hace la gestión tenga la competencia que se requiere, la certificación de constitución de la empresa activa y vigente, que esté al día con sus obligaciones con la CCSS, y por parte de la Unidad de Transporte Aéreo se hace el análisis de capacidad financiera para asegurar su operación.

El señor Olman Elizondo Morales consulta si las tarifas en el componente de 24 horas, con el impuesto al valor agregado, están correctas y verificadas.

El señor Rodríguez Fallas indica que conversó con el señor Cristian Chinchilla, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, quien le confirmó que ese es el importe que presentó el interesado, y como ellos lo que analizan es que las tarifas no estén por debajo del límite permitido, cuando son al alza ellos únicamente las revisan y en caso de tener alguna observación se comunican con el interesado para solventar la duda.

El señor William Rodríguez López consulta qué tiene ver la Unidad de Transporte Aéreo con una compañía de Seguridad que hace una petición.

El señor Mauricio Rodríguez menciona que la Unidad de Transporte Aéreo es la que realiza los análisis financieros, como los componentes de activo circulante, pasivo circulante, capital neto, etc., ya que tienen la capacidad técnica para ejecutar este tipo de análisis y por ese motivo son los que avalan las tarifas.

Luego de discutir el tema referente a las tarifas, **SE ACUERDA**: dejar este asunto en estudio para que se aclare el tema tarifario en una próxima sesión.

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1874-2021, del 06 de octubre 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-1271-2021, del 06 de octubre del 2021, suscrito por el señor Luis Diego Díaz Hernández, asesor legal y 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 Nefah Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, referente a la asignación de uso en precario del hangar número 65 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AMT, utilizada para ejercer una actividad aeronáutica privada.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que el tema de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP), ha presentado situaciones complicadas para la Administración, principalmente con el tema de desalojos y asignación de espacios. Tomando en consideración la oferta y demanda existente, los espacios son escasos y hay muchas personas esperando por un hangar. Hace seis meses se solicitó al Departamento de Aeropuertos que resolviera estas situaciones, el cual está emitiendo las recomendaciones correspondientes, con sus respectivas soluciones.

Indica que este caso corresponde al primero de 10 asignaciones que están en proceso y menciona que se están empezando a regularizar las situaciones y solucionando problemas en la asignación de espacios en este aeropuerto. Esta empresa está solicitando un espacio de uso privado para resguardar una aeronave, por lo que el Departamento de Aeropuertos hizo el análisis correspondiente en cuanto a la necesidad del petente, que la empresa se encuentre al día con la Institución, que el lugar asignado corresponda al que indica el reglamento y después de todo el análisis técnico recomienda que se asigne el espacio número 65 a esta empresa.

Por parte de la Unidad de Asesoría Jurídica se verificó que la solicitud esté debidamente formulada, que la empresa esté debidamente constituida como persona jurídica y que se encuentre al día con la CCSS y la Institución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1874-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1271-2021, de la Unidad de la 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 162-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 162-2021 que resuelve:

1) Otorgar a la compañía Nefah Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, representada por el señor Johnny Alfaro Llaca, portador de la cédula de identidad número 1-0703-0428, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, la asignación de uso en precario del hangar número 65 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AMT, 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-331-2021, del 30 de setiembre de 2021.

2) Notifíquese a la compañía Nefah Sociedad Anónima, representada por el señor Johnny Alfaro Llaca, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, por medio del correo electrónico creyes@hyrabogadoscr.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos. ACUERDO FIRME.

B. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1856-2021, del 04 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero. - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-158-2021, del 24 de setiembre del 2021, suscrito por el señor Mario Gómez Bermúdez, de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por señor Rolando Laclé Castro, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V, relacionada con la autorización de itinerarios y frecuencias de vuelos regulares de pasajeros, carga y correo para la ruta Cancún-México (CUN)-San José, Costa Rica (SJO) y vv, entre el 14 de julio y el 30 de setiembre del 2021.

Segundo: Oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°171-2021 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°201-2021, dirigidos al señor Rolando Laclé Castro, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma y Juan Pablo Morales, en su condición de apoderado especial de la Compañía de Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V, suscritos por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector de la dirección general de Aviación Civil y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, para brindar los servicios de pasajeros, carga correo en la ruta Cancún, México - San José, Costa Rica y vv, entre el 14 de julio y el 30 de setiembre del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1856-2021 de la Dirección General, y DGAC-DSO-TA-INF-158-2021, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°171-2021 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°201-2021, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicado mediante el oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°171- 2021 y por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil, comunicado mediante el oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°201-2021, en los cuales se aprobaron los itinerarios de la compañía Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V para brindar los servicios de pasajeros, carga correo en la ruta Cancún, México - San José, Costa Rica y vv, entre el 14 de julio y el 30 de setiembre del 2021. ACUERDO FIRME.

C.– PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA

Al ser las 18:40 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Miguel Alonso Solano García, del Proceso de Regulación Aeronáutica.

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1776-2021, del 23 de setiembre 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-PRA-OF-034-2021, del 22 de setiembre del 2021, suscrito por el señor Miguel Alonso Solano García, encargado del Proceso Regulación Aeronáutica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe para aprobación y elevación a audiencia pública del proyecto de Reglamento de Gestión de Información Aeronáutica, denominado RAC-15 y derogatoria al Decreto N° 40878-MOPT, de 29 de noviembre de 2017.

El señor Solano García comenta que el anexo 15 es el que genera la creación de este RAC 15, e indica que este decreto es una reforma integral del decreto actual denominado "Reglamento de Gestión de Información Aeronáutica RAC 15" que se había aprobado mediante el decreto No.42396- MOPT, del 7 de abril del 2020.

El motivo por el cual se está derogando un decreto recientemente publicado es porque el decreto vigente presenta enmiendas desde el año 2017 y 2018, que en su oportunidad, cuando se publicó, la OACI debió emitir dos enmiendas seguidas. Esto se tramitó con el Departamento de Navegación Aérea, órgano competente para conocer esta materia, y este año ellos remitieron el proyecto como tal, debido a que esas enmiendas presentaron una afectación de contenido y que aplican a partir de noviembre del 2021.

Comenta que este proceso implicó un cambio en la estructura de los *NOTAM* de las noticias aeronáuticas, con el fin de incluir varios elementos, como lo son los peligros de la navegación aérea y elimina algunas expresiones del anexo. Además, involucra una enmienda 42 que va dirigida al tema de los *SNOWTAM*.

Adicionalmente, manifiesta que luego de realizar una revisión integra de todo el documento, el Departamento de Navegación Aérea determinó que se deben aplicar modificaciones al articulado del documento como el considerando y abreviaturas, lo que representa una reforma de todos los capítulos del reglamento vigente. Dicho lo anterior, se aprovechó para hacer toda la modificación del articulado y además se aplicaron correcciones de forma relacionadas con numeración, ortografía y referencias que tenía al proceso anterior.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio DGAC-DG-OF-1776-2021, de la Dirección General y el oficio DGAC-PRA-OF-034-2021, del Proceso Regulación Aeronáutica:

Aprobar el proyecto de Reglamento de Gestión de Información Aeronáutica., denominado RAC-15, y se proceda a otorgar audiencia por 10 días, de acuerdo con lo establecido en el artículo 361 de la Ley General de Administración Pública, para que los interesados envíen sus observaciones u oposiciones, si las hubiera. Aprobar y publicar el aviso del presente Decreto Ejecutivo en el diario oficial La Gaceta.

Asimismo, se deberá remitir el proyecto en digital a la Unidad de Informática para que lo publique en la página web de la Dirección General de Aviación Civil, para que los interesados tengan acceso al mismo. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO

El señor Gonzalo Coto Fernandez comenta que a pesar de que este asunto no estaba contemplado en la agenda, le gustaría aprovechar la participación del señor Solano García para consultar sobre el avance del proyecto de reforma a la Ley General de Aviación Civil.

El señor Miguel Solano indica que ese proyecto involucra a varias unidades de trabajo y comenta que ya se han dado observaciones, pero que se estaba a la espera del criterio del señor Rodolfo Méndez Mata, ministro del MOPT.

Da lectura de lo indicado por el señor ministro, según el acuerdo CETAC-AC-2021-0860, de la sesión extraordinaria 60-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 10 de agosto del 2021, página 7, párrafo segundo:

"(...)

El señor Rodolfo Méndez Mata comenta que cualquier reforma legal que tenga que ver con el funcionamiento ordinario y técnico que mejore los aspectos medulares del cumplimiento de las funciones de la aviación, son bienvenidos. Si se deben hacer cambios administrativos, lo único que pide es que se permita conocer cuáles son los cambios, pero no habría ningún problema en buscar la mejora de una legislación que tiene que ver con los aspectos propios de la aviación y que, sin duda, están desactualizados.

(...)"

Por este motivo, se debe valorar si la condición que se debe analizar no involucra afectación en la estructura, sino que contempla mejoras de la condición ya existente, Entonces, bajo esta línea de trabajo, es que se debe orientar a todos los involucrados y comunicarles cuál es la intención que manifiesta el señor Méndez Mata. Adicionalmente, agrega que la gestión que le corresponde a él es comunicarles a todos los participantes esta intención, que consiste en mejorar los procedimientos y las condiciones actuales en cuanto a las funciones del DGAC.

El señor Coto Fernández considera que lo indicado por el señor ministro es que, si se deben hacer cambios administrativos se pueden hacer, pero lo único que solicita es que de previo sea consultado al Ministerio, dicho esto, entiende que no limita la reforma a solo ajustar procedimientos o a la actualización de estos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo indicado por el señor Miguel Solano García y el señor Gonzalo Coto Fernández.

Al ser las 19:00 se retira de la sesión el señor Miguel Alonso Solano García.

D– UNIDAD DE PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL

Al ser las 19:01 ingresan a la sesión, de forma virtual, la señora Vilma López Víquez y el señor Hugo Garita Calderón.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1762-2021, del 17 de setiembre 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-UPI-OFI-194-2021, del 17 de setiembre del 2021, suscrito por el señor Hugo Garita Calderón, de la Unidad de Planificación Institucional y la señora Vilma López Víquez, jefa de la Unidad de Planificación Institucional, en el que remiten el informe sobre la necesidad de limitar la emisión de certificaciones de explotación para brindar servicios de enseñanza aeronáutica y equipos de asistencia en tierra (rampa) en los aeropuertos internacionales de Costa Rica.

La señora Vilma López realiza una presentación ejecutiva sobre este asunto e indica que el objetivo del estudio es que permita visualizar la posibilidad de limitar o no la emisión de certificados de explotación aeronáutica, para brindar servicios de enseñanza aeronáutica y equipos de asistencia en tierra y la necesidad de establecer una política pública, en consideración al principio de libertad de empresa.

Para este informe se recopiló información histórica, toda la información de la normativa vinculante con el tema, de la política pública establecida por MIDEPLAN, como se formula una política pública, estudios contratados que se hicieron en su oportunidad con diferentes enfoques, pero que toca de alguna forma los certificados de explotación, también informes del CETAC y criterios técnicos del OFGI, de la Unidad de Asesoría Jurídica y de la Unidad de Transporte Aéreo. Adicionalmente, dice que se gestionaron consultas a la Unidad de Transporte Aéreo, al Órgano Fiscalizador y a AERIS. Se realizó una visita de campo al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para analizar la mecánica que tenían los servicios de asistencia en tierra.

La señora López detalla las conclusiones que surgieron del análisis realizado:

1. Las vías que se tienen actualmente permiten regular adecuadamente la emisión y renovación de los certificados de explotación, tanto de las escuelas como de los servicios de asistencia en tierra.
2. La Asesoría Jurídica indica que la administración puede restringir o limitar la actividad aeronáutica en procura de garantizar la seguridad operacional o un servicio público efectivo y eficiente, pero se requiere demostrar mediante estudios técnicos. Igualmente, la Ley General de Aviación Civil habla de otorgar un certificado operativo demostrando la idoneidad técnica para prestar los servicios.

3. La regulación existente del proceso de las 5 fases de certificación establece los filtros que se deben tener para limitar o regular los certificados.
4. El informe "Comparativa de mercado prácticas de operadores de servicio en tierra en Latinoamérica, México y el Caribe", indica la posibilidad de establecer una cantidad mínima requerida de empresas que pueden operar dentro del aeropuerto, de acuerdo con las condiciones de espacio que se puede ofrecer.
5. La Unidad de Transporte Aéreo indica que existen las herramientas para filtrar y regular la emisión de certificados, de manera justa y efectiva. Además, señala que desde la fase uno y dos, ya se puede ver la factibilidad del servicio, el espacio que requiere la empresa solicitante, de acuerdo con el artículo 155 de la Ley General de Aviación Civil.
6. En el ámbito político se indagó si es posible establecer una política a nivel de Estado y se determinó que es factible, pero muy engorroso. Sin embargo, no es una solución a corto plazo, ya que para esto se requieren meses de trabajo con la participación de todos los entes involucrados.
7. Según el análisis del principio de la libertad de empresa se concluye que no se lesiona, considerando que los certificados de explotación son convenios o contratos que se pueden regular y /o eliminar, de ser necesario. Pero, se debe realizar un estudio del debido proceso, aunado a la opinión jurídica.

Según lo comentado anteriormente, se refiere a las recomendaciones que se determinaron, según el estudio realizado:

1- Elaborar una directriz para limitar los certificados de explotación de los servicios de asistencia en tierra, orientada a la cantidad de espacios disponibles en los aeropuertos del país.

2- Valorar la posibilidad de establecer a los operadores un límite de equipo para tener dentro del aeropuerto, de conformidad con la cantidad de aerolíneas con las que tengan contrato.

3- Establecer una directriz para que en el corto plazo se retire el equipo o vehículos en desuso o dañados que tengan los operadores en los aeropuertos, con el fin de propiciar mayores espacios.

4- Realizar un análisis minucioso de los requisitos que actualmente se solicitan como parte del "análisis de mercado", considerando tanto la oferta como demanda para identificar si existen nichos por solventar o, por el contrario, se evidencia una saturación del mercado.

5- Replantear la metodología aplicada para la designación de los espacios de servicios de asistencia en tierra para este tipo de certificados de operación, de manera que a las nuevas empresas que tengan la intención y cumplan con los requisitos de una lista de espera se les asegure que exista mejor disponibilidad de espacio en los aeropuertos.

6- A los operadores que mantengan los certificados de explotación existentes, se les debe evaluar de manera periódica y rigurosa el cumplimiento adecuado del servicio, para que demuestren la eficiencia de los acuerdos pactados. Si existen incumplimientos se debe cancelar el certificado, ya que se estaría comprometiendo la seguridad del aeropuerto donde operan.

7- Efectuar un estudio actualizado de las tarifas que están cobrando las empresas de servicio de asistencia en tierra, en concordancia con las tarifas aprobadas por el CETAC, con el fin de evitar la problemática indicada en el apartado denominado "Visita al campo".

El señor William Rodríguez López dice que recuerda que en el CETAC anterior se recibió una petición de Aeris para limitar el número de operadores que ofrecen los servicios de asistencia en tierra en el AIJS, pero no tiene claro a que se debe este estudio que se está presentando.

La señora López Víquez dice que este estudio lo solicitó el CETAC por un criterio jurídico que hablaba sobre la posibilidad de limitar a esas empresas operadoras, pero al final todo quedó en que, por la libertad de empresa, no se podía limitar. Según el criterio de la Unidad de Asesoría Jurídica sí se es posible limitarlo y regularlo, pero existen mecanismos que se deben por parte de los operadores para garantizar que haya espacio en el aeropuerto.

El señor Rodríguez López comenta que cuando se mencionó en la exposición el *benchmarking* que se realizó para ver cómo se hacía en otros países, se mencionó que regulan la cantidad mínima y lo que siempre se ha conversado es de regular la cantidad máxima, por lo tanto, indica que se presenta una disociación de conceptos. Otro aspecto es si las empresas que dan el servicio no están dentro de los límites del aeropuerto, así como a la cantidad de equipos y la condición en la que están. Con relación a este aspecto se había conversado de implementar una revisión técnica como se hace a los vehículos para verificar que están en buenas condiciones, pero hasta donde sabe nadie está realizando ese tipo de inspección. Por lo tanto, considera que aún existen muchos aspectos pendientes en cuanto a este tema.

El señor Hugo Garita Calderón indica que él conversó sobre la revisión técnica con un personero de Aeris, quien le comentó que se realiza una inspección de manera visual, cada seis meses, y que ellos cuentan con la tecnología, pero que no cuentan con el hangar para desarrollar, de manera óptima, el proceso.

La señora Vilma López indica que en cuanto a si se debe establecer un mínimo o un máximo de operadores, este dato debe determinarse mediante un estudio de mercado minucioso.

El señor Gonzalo Coto Fernández propone que se traslade a la Administración esta información para que se hagan los estudios específicos que recomienda la Unidad de Planificación Institucional, y que se remita un informe que incluya lo que compete aprobar a este Consejo, porque efectivamente hay cosas que únicamente son competencia de la Administración.

El señor Álvaro Vargas Segura se refiere a este tema y comenta que cada vez que se inicia un proceso de certificación se les solicita el criterio a los aeropuertos y así funciona con Aeris y con los demás aeropuertos internacionales. Con respecto a los equipos, estos van acorde con el tipo de aeronaves que se deben atender. También señala que los equipos en desuso en el AIJS se retiran del aeropuerto.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1762-2021, de la Dirección General y DGAC-UPI-OF-194-2021, de la Unidad de Planificación:

1- Dar por recibido el informe DGAC-UPI-OF-194-2021.
2- Trasladar a la Administración el oficio DGAC-UPI-OF-194-2021, para que con la participación de las distintas dependencias proceda con los estudios específicos que recomienda la Unidad de Planificación Institucional y se remita el informe final a este Consejo.

Al ser las 19:36 se retiran de la sesión, la señora Vilma López Viquez y el señor Hugo Garita Calderón.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

El señor Olman Elizondo Morales menciona que en las reuniones programadas por la OACI lo que se ha visto ayer y hoy fueron asuntos que correspondían a lo que ellos identifican como grupo ministerial y comenta que representó al señor ministro y que en su participación tuvo el apoyo del señor Fernando Zeledón, que en un momento se percató de la participación de más de 700 personas.

Indica que una de las cosas importantes es que la mayoría de los países se dedicaron a buscar el apoyo para ir venciendo la pandemia con el apoyo de la OACI, como el organismo que para la aviación podría coordinar de la manera más adecuada todas esas acciones. También comenta que en la reunión de hoy presentaron una especie de resumen de lo que podría ser el acuerdo de todos los países del mundo que están participando e indica que un tema que le pareció interesante es que hubo un grupo de países que se opuso a asuntos que se referían al cambio climático, lo que generó opiniones favorables y en contra.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo indicado por el señor Olman Elizondo Morales.

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que le gustaría tomar la opinión del Consejo, ya que esta semana se recibe el Servicio de Extinción de Incendios (SEI), por lo que Aeris lo contactó ayer para definir si se hace una publicación en la prensa. Comenta que le parece importante hacer una pequeña actividad de inauguración, debido a que este proyecto fue pagado con recursos del Estado. También comenta que Aeris maneja muy bien todo lo que tiene que ver con la prensa, por lo que ellos están realizando los trámites correspondientes.

El señor Gonzalo Coto Fernández indica que vale la pena hacer una actividad de inauguración, que puede tener una cobertura mayor y reflejar realmente la importancia de la obra.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Realizar una actividad de inauguración para la entrega definitiva del Servicio de Extinción de Incendios (SEI), del AIJS.

ACTA No. 78-2021

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON CINCUENTA Y TRES MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 78-2021

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 78-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	13 de octubre 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 Segura Sancho	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. 76-2021.

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Avance correspondiente al proceso de negociación con Aeris sobre el Contrato de Gestión Interesada.

2.- Solicitud del depósito por concepto de intereses y costas personales dentro del proceso de expropiación del inmueble 9304-01 al 011 (Expediente 17-000612- 1028-CA).

IV.- ASUNTOS VARIOS

1.- Solicitud de capacitación por parte de la Auditoría Interna, para participar en el curso virtual de "Programa Especializado en Contratación Administrativa para la Gestión Pública", dicho curso será impartido por el Centro de Investigaciones y Capacitación en Administración Pública (CICAP) desde el 18 de octubre de 2021 al 13 de noviembre de 2022.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

A.1.- Elevación a audiencia pública referente a la solicitud de renovación del certificado de explotación y el permiso provisional de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.S.A.V.I. Sociedad Anónima.

A.2.- Solicitud de la compañía Nefah Sociedad Anónima, referente a la asignación de uso en precario del hangar número 65 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

B.- UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

B.1.- Solicitud presentada por la compañía Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V., referente a la autorización para la aprobación de itinerarios y frecuencias de vuelos regulares de pasajeros, carga y correo.

C. – PROCESO REGULACIÓN AERONÁUTICA

C.1.- Elevación a audiencia pública del proyecto de Reglamento de Gestión de Información Aeronáutica, denominado RAC-15.

D. – UNIDAD DE PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL

D.1.- Informe relacionado con la necesidad de limitar la emisión de certificaciones aeronáuticas.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

N°162-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:37 horas del 13 de octubre de dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de asignación de uso en precario del hangar número 65 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Nefah Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-013186, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AMT.

Resultando

Primero: Que mediante escritos de fechas 29 de setiembre de 2020 y 19 de julio de 2020 (sic) suscritos por los señores José Miguel Alfaro Masis portador de la cédula de identidad número 1-524-013 y Johnny Alfaro Llaca, portador de la cédula de identidad número 1-703-428, respectivamente, en su condición de apoderados generalísimos sin límite de suma de la compañía Nefah Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, solicitaron la asignación de uso en precario del hangar número 65 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AMT, utilizada para ejercer una actividad aeronáutica privada o particular.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-331-2021 del 30 de setiembre de 2021, el Departamento de Aeropuertos recomendó la reasignación del permiso de uso en precario del hangar número 65 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Nefah Sociedad Anónima, señalando textualmente lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Cabe destacar que debido al orden cronológico de la lista y en la secuencia de la asignación de los espacios a la Empresa Nefah S.A., coincidió el mismo espacio del que disponía antes de que se realizara el desalojo por vencimiento del permiso de uso y no solicitó su renovación por descuido, por lo que no tuvo otros incumplimientos o irregularidades de uso del espacio como lo establece también el Decreto 34849-MOPT, denominado "Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños".*
>
> *Para mayor abundamiento que sustente la posibilidad de asignación del espacio N°65 a NEFAH S.A., según la lista de espera, se adjunta oficio DGAC-DA-OF-310-2021 Propuesta asignación de hangares y terrenos del AITBP en el que se remitió la propuesta de asignación de espacios a la Dirección General.*
> *Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos en apego a los principios de eficiencia, oportunidad, razonabilidad y economía procesal, procede a la emisión del criterio para una reasignación de permiso de uso en precario, para el resguardo de la aeronave propiedad de la empresa NEFAH S.A. para el resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-AMT en el espacio **N°65** que cuenta con un **área de 225 metros cuadrados**, esto con el objetivo de garantizar un uso adecuado, maximizado, razonable y proporcionado de los recursos públicos, entre ellos el uso en precario de hangares y espacios en Aeropuertos Nacionales, por lo que se solicita emitir recomendación al **CETAC** para que dicho hangar sea reasignado, restando*

analizar la viabilidad legal para ello, indicando que la actividad a desarrollar es privada y con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil."

Tercero: Que, según reporte de estado de cuenta emitido por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, visible en el oficio número DGAC-DA-OF-331-2021 citado, la compañía Nefah Sociedad Anónima se encuentra al día en sus obligaciones con la institución.

Cuarto: Que, según reporte de Consulta de Morosidad Patronal de la Caja Costarricense de Seguro Social del 17 de setiembre de 2021, la compañía Nefah Anónima no aparece inscrita como patrono, toda vez que no tiene actividad comercial, ni empleados que laboren para esa compañía, además, el único bien que posee es la aeronave matrícula TI-AMT, para su uso privado.

Quinto: 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. 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****".*

(La negrita y subrayado no son del original)

En ese sentido, en la sentencia número 2306-91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos 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 Nefah Sociedad Anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permiten emitir la asignación de uso en precario del hangar número 65 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con el fin de utilizarlo para actividad privada, así como el resguardo de la aeronave matrícula TI-AMT, con una vigencia de 5 (cinco) años a partir de su aprobación.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante el oficio número DGAC-DA-OF-331-2021 del 30 de setiembre de 2021, el cual, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Cabe destacar que debido al orden cronológico de la lista y en la secuencia de la asignación de los espacios a la Empresa Nefah S.A., coincidió el mismo espacio del que disponía antes de que se realizara el desalojo por vencimiento del permiso de uso y no solicitó su renovación por descuido, por lo que no tuvo otros incumplimientos o irregularidades de uso del espacio como lo establece también el Decreto 34849-MOPT, denominado "Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños".*
>
> *Para mayor abundamiento que sustente la posibilidad de asignación del espacio N°65 a NEFAH S.A., según la lista de espera, se adjunta oficio DGAC-DA-OF-310-2021 Propuesta asignación de hangares y terrenos del AITBP en el que se remitió la propuesta de asignación de espacios a la Dirección General.*
>
> *Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos en apego a los principios de eficiencia, oportunidad, razonabilidad y economía procesal, procede a la emisión del criterio para una reasignación de permiso de uso en precario, para el resguardo de la aeronave propiedad de la empresa NEFAH S.A. para el resguardo de la aeronave de su propiedad matricula TI-AMT*

en el espacio ***N°65*** *que cuenta con un* ***área de 225 metros cuadrados,*** *esto con el objetivo de garantizar un uso adecuado, maximizado, razonable y proporcionado de los recursos públicos, entre ellos el uso en precario de hangares y espacios en Aeropuertos Nacionales, por lo que se solicita emitir recomendación al* ***CETAC*** *para que dicho hangar sea reasignado, restando analizar la viabilidad legal para ello, indicando que la actividad a desarrollar es privada y con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

Con respecto a la edificación y operación, la permisionaria utilizará el hangar aquí permisionado para la actividad aeronáutica autorizada (privada), para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AMT, no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.

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

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-AMT. 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.

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

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 Nefah Sociedad Anónima para actividad privada y el resguardo de la aeronave matrícula TI-AMT, con una vigencia de 05 (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 2 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 7 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 Nefah Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, representada por el señor Johnny Alfaro Llaca, portador de la cédula de identidad número 1-0703-0428, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, la asignación de uso en precario del hangar número 65 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-AMT, cuya vigencia será de 5 (cinco) años a partir de su aprobación, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-331-2021 del 30 de setiembre de 2021.

2) Notifíquese a la compañía Nefah Sociedad Anónima, representada por el señor Johnny Alfaro Llaca, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, por medio del correo electrónico creyes@hyrabogadoscr.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