ACTA No. 31-2022

Acta de la sesión ordinaria No.31-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:08 horas del 04 de mayo del 2022, de manera presencial, con la asistencia de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Alvarado Chaves, 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. 31-2022, la cual se adjunta como el anexo No.1.

El señor Álvaro Vargas Segura solicita que se incluya en los asuntos de la Dirección General el permiso sin goce de salario del señor Marco López Zeledón.

Los señores William Rodríguez López y Gustavo Alvarado Chaves solicitan que las presentaciones agendadas para esta sesión se atiendan inicialmente por la cantidad de asuntos por tratar.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 31-2022, incluyendo las modificaciones solicitadas por los señores Álvaro Vargas Segura, William Rodríguez López y Gustavo Alvarado Chaves. ACUERDO FIRME.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 30-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 02 de mayo del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 30-2022, del 02 de mayo del 2022.

El señor director Gustavo Alvarado Chaves se abstiene de votar el acta, debido a que no estuvo presente en la sesión a la que corresponde esta. ACUERDO FIRME.

III.- COMISIÓN INTERDISCIPLINARIA

Al ser las 17:24 ingresan a la sesión los señores Luis Torres Núñez y Rolando Richmond Padilla y la señora Sylvia Jiménez Cascante, representantes de la Comisión Interdisciplinaria.

ARTÍCULO TERCERO

ACTA No. 31-2022

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DA-OF-153-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, suscrito por las señoras Vilma López Víquez, Sylvia Jiménez Cascante, María Daniela Cordero Marín y los señores Alexander Sánchez Mora, Rolando Richmond Padilla, Luis Alberto Nuñez y Daniel Calderón Mata de la Comisión Interdisciplinaria, la solicitud de revisión del acuerdo CETAC-AC-2022-0409, referente al Plan Maestro del AIJS.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Se aclara el acuerdo CETAC-AC-2022-0420, correspondiente al artículo segundo de la sesión 25-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 6 de abril del 2022 para que se entienda de la siguiente manera:

- Aprobar el informe presentado por la Comisión Interdisciplinaria con el número de documento DGAC-DA-OF-0381-2021, del 29 de octubre del 2021, a excepción de la recomendación número 1 contenida en la página 62 del informe de mayoría.
- Aprobar el plan maestro de conformidad con la recomendación de la página 75 del informe de la minoría presentado por el señor Miller Rodríguez Ramírez. Considerando la condicionante número 1 del informe que indica lo siguiente:

> *"Aprobar la propuesta de actualización del Plan Maestro Vigente 2016, presentada por el Gestor mediante los oficios Nos GO-FI-21-344 de fecha 6 de mayo de 2021 y GO-FI-21-375 de fecha 11 de mayo de 2021, y las aclaraciones contenidas en los oficios anexados por el Gestor, a través de los oficios Nos. GO-FI-21-504, GO-FI21-524, GO-FI-21-537, GO-FI-21-611, GO-FI-21-750, GO-FI-21-805 y GO-FI-21850, por cuanto es de recibo, y la misma se tiene como un instrumento técnico que marca el desarrollo futuro del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, y que se constituye en una herramienta de planificación de obras que se van a requerir en esa Terminal Aeroportuaria para atender la demanda de tráfico aéreo, preservando su operatividad, seguridad y la eficiente prestación de los servicios, al menos hasta el año 2040. Bajo el siguiente entendido, condiciones y alcance:*
>
> *1.-) Los proyectos propuestos y recomendados, así como los proyectos denominados "Mantenimientos Mayores", para ser ejecutados en el Corto Plazo (2021/2025), quedan sujetos a que la Administración -El Estado Costarricense-, cuente con el presupuesto respectivo, y debidamente aprobado de conformidad con nuestro ordenamiento jurídico.* ***Por tal razón, su inejecución no generará ningún tipo de obligación para la Administración, ni derecho alguno en favor del Gestor Interesado."***

- En cuanto a la implementación, queda sujeto a la aclaración de que la ejecución de las obras, sobre todo durante el periodo 2021-2025, quedan supeditadas a que haya disponibilidad presupuestaria y a la posibilidad legal de la ejecución de las obras durante la vigencia del contrato.

ACUERDO FIRME.
Al ser las 17:41 se retiran de la sesión los señores Luis Torres Núñez y Rolando Richmond Padilla y la señora Sylvia Jiménez Cascante.

ACTA No. 31-2022

IV.- PRESENTACIONES

1. – UNIDAD GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS

Al ser las 17:51 ingresan a la sesión la señora Sandra López Madrigal, jefa de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos y el señor Alejandro Garduño, de SAGEC.

ARTÍCULO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0709-2022, del 27 de abril del 2022, 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-RH-OF-0263-2022, del 27 de abril del 2022, suscrito por la señora Sandra López Madrigal, jefe a.i. de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, en el que remite el informe técnico DGAC-UPI-INF-011-2022 de fecha 30 de marzo de 2022, sobre el Estudio Cargas de Trabajo de la Secretaría del CETAC.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0709-2022, de la Dirección General y DGAC-DFA-RH-OF-0263-2022, de la Unidad de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos:

a) En el caso del Profesional SC 1B G. de E. Administración Generalista, el tiempo adicional que excede todavía las 188.44 hrs/mes, con un requerimiento de 1.44, asignar algunas de estas actividades a las clases de los puestos de: Técnico de SC 1 G. de E. Administración Generalista, secretario de Servicio Civil 2 y secretario de Servicio Civil 1, para dar apoyo administrativo al Proceso de la Secretaría del CETAC.

b) En el caso de actividades realizadas por los ocupantes de los demás puestos de este proceso, como son: 1 Técnico de SC 1 G. de E. Administración Generalista, 1 secretario del Servicio Civil 1, 1 secretario de Servicio Civil 2 y 1 Misceláneo de Servicio Civil 1 G. de E. Servicios Básicos, proceder con la asignación de actividades adicionales, ya que las actividades no alcanzan todavía el tiempo esperado de 130.79 hrs/mes.

c) Al Profesional SC 1B G. de E. Administración Generalista, en conjunto con la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, delegar las actividades administrativas a los demás puestos administrativos anteriormente mencionados en el Proceso de la Secretaría del CETAC.

d) Realizar un estudio de la clasificación del puesto de jefatura del Proceso de Secretaría del CETAC, ya que un puesto como encargado de un proceso específico, con personal a cargo y responsabilidades de alto nivel, debe tener una clasificación acorde con estos factores.

e) Realizar un nuevo estudio de cargas de trabajo en la Secretaría del CETAC, en el período de un año, que considere los cambios realizados en los perfiles de puesto.

Al ser las 18:22 se retiran de la sesión, la señora Sandra López Madrigal y el señor Alejandro Garduño.

2. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

Al ser las 18:30 ingresa a la sesión el señor Jerry Carvajal Angulo, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0685-2022, del 22 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0461-2022, del 22 de abril del 2022, suscrito por el señor Jerry Carvajal Angulo, asesor legal, en el que remite el informe y el proyecto de resolución relacionado con los oficios número CETAC-AC-2020-1246 y DGAC-DG-OF-2148-2020, donde se solicita realizar la investigación preliminar sobre el pago de intereses generados por el atraso la una factura derivada en la Licitación Pública 2017LA-0000002-0006600001, denominada "*Mejoramiento del Aeródromo de Drake*", del pago de la factura No 246 del 26 de julio de 2020.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0685-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0461-2022, 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 0110-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0110-2022 que resuelve:

1.- Que la Dirección General designe al proceso de sistema de aseguramiento de la gestión de calidad (SAGEC) para que realice un nuevo procedimiento para el pago de cualquier factura que correspondan a proyectos constructivos o contrataciones de bienes o servicios tal y como lo señala el artículo 34 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, donde se determinen plazos y responsabilidades de las Unidades que deben participar en este procedimiento, mismo que se deberá actualizar al modificarse la ley o el reglamento citado.

2.- Con relación a los funcionarios involucrados en este procedimiento, señora Maribel Mathiew Campos, secretaria que ocupaba en ese momento el puesto de secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil y los señores Ronald Romero y señora Mayela Solorzano por parte de la Unidad de Recursos Financieros, se les debe indicar que no se debe aceptar devoluciones verbales de ningún tipo, ya que las mismas no están establecidas en ningún procedimiento; máxime tratándose de gestiones con plazos establecidos por el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa como se presentó en este caso; por lo cual se les debe informar que de volver a incurrir en este tipo de acciones se procederá con la apertura de un procedimiento administrativo por faltas al deber como funcionario público de esta Institución.

3.- A los funcionarios de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, señores Alexander Sánchez Mora, Ignacio Acuña Fallas y Daniel Calderón Mata que se vieron involucrados en este proyecto, se instruye a la Dirección General implementar un procedimiento interno donde se establezca un plazo corto para revisión y trámite de cualquier factura que no generen atrasos como los que se presentaron en este caso de aproximadamente 13 días naturales, para no volver a incurrir en atrasos que perjudiquen a los contratistas y se pueda cumplir el plazo general que establece la normativa de contratación administrativa. ACUERDO FIRME.

3.– DEPARTAMENTO DE AEROPUERTOS

Al ser las 19:00 ingresa a la sesión la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefa del Departamento de Aeropuertos.

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0787-2022, del 04 de mayo del 2022, 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-DA-IA-OF-0211-2022, del 02 de mayo del 2022, suscrito por el señor Daniel Calderón Mata, jefe del Proceso de Planificación Aeroportuaria y la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefa Departamento de Aeropuertos, en el que remiten el informe relacionado con el estado actual de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y el proyecto de de ampliación de servicios de infraestructura, equipamiento y construcción de pista provisional (calle de rodaje)

La señora Sylvia Jiménez Cascante indica que se ha considerado una solución alternativa que consiste en la reconstrucción de la pista actual, pero el problema es que no existe punto de comparación que permita medir un proyecto con otro, adicionalmente, comenta que considera que el LANAME da una opinión consistente con la posición de INECO. Por otra parte, comenta que en este momento estamos listos para licitar, solo se requiere el contenido presupuestario, mientras que para cualquier solución alternativa se debe tener el estudio final, el proceso de contratación y el proceso de ejecución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

1- Poner en conocimiento de las nuevas autoridades del órgano colegiado, las condiciones actuales de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, así como de todas las acciones emprendidas por la Administración para atender este asunto y los inconvenientes enfrentados, tal y como se indicó en el oficio número DGAC-DA-AI-OF-0211-2022 citado. Lo anterior, por cuanto, no obstante la urgencia de intervenir la pista, existe una imposibilidad material de atender este asunto, tomar decisiones y acciones en este momento, pues no existe contenido económico para tal efecto, tampoco se cuenta con información actualizada y necesaria para la toma de decisiones. Será la nueva Administración, considerando las directrices que se giren desde el Poder Ejecutivo, la que deberá determinar las acciones por tomar para resolver la situación actual de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

2- Señalar que la vía propuesta es considerar la ejecución de ambos proyectos, el integral y alternativo, para lo cual se deben buscar los recursos por cualquiera de las vías que la legislación permita.

3- Aclarar que el proyecto de intervención de los pavimentos del lado aire en el AIDOQ, sí se encuentra dentro del portafolio de proyectos, no obstante, dado el límite presupuestario total dispuesto por el Ministerio de Hacienda para para el 2023 asciende a treinta y seis mil novecientos noventa y tres millones seiscientos noventa y dos mil quinientos cuatro colones con 00/100, no hay posibilidad real de presupuestar el desarrollo de estos proyectos para el próximo año. ACUERDO FIRME.

Al ser las 20:00 se retira de la sesión la señora Sylvia Jiménez Cascante.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0319-2022, del 29 de marzo del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del CETAC lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-RH-OF-102-2022, del 29 de marzo del 2022, suscrito por la señora Sandra López Madrigal, jefe a.i. de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, en el que remite el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de exoneración del registro de marca por medios electrónicos, a favor del servidor Jimmy Campos Murillo, portador de la cédula de identidad número 2-594-614, con fundamento en el artículo 64 inciso a) del Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0319-2022, de la Dirección General y DGAC-DFA-RH-OF-102-2022, de la Unidad de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos; 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 0111-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0111-2022 que resuelve:

1- Otorgar el beneficio de exoneración del registro de marca por medios electrónicos, al funcionario Jimmy Campos Murillo, portador de la cédula de identidad número 2-594-614, a partir de la notificación del acuerdo.

2- Se instruye a la Dirección General de Aviación Civil para realizar las gestiones administrativas pertinentes.

3- Notifíquese al correo electrónico jcamposm@dgac.go.cr con copia a jrios@dgac.go.cr. ACUERDO FIRME

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0568-2022, del 27 de abril del 2022, 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-RH-OF-223-2022, del 27 de abril del 2022, suscrito por la señora Sandra López Madrigal, jefe a.i. de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, en el que remite el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de permiso sin goce de salario de la funcionaria Amelia Salas Ocampo, cédula de identidad 4-0177-0881, a partir del 01 de mayo del 2022 y hasta por un año, al amparo de artículo 33, inciso c) numeral 2 parte i), del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0568-2022, de la Dirección General y DGAC-DFA-RH-OF-223-2022, de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos; 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 0112-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0112-2022 que resuelve:
1-Conceder la licencia del permiso sin goce de salario a la señora Amelia Salas Ocampo, cédula de identidad 4-0177-0881 en su puesto No. 380292, Supervisor ATM A.

2-La vigencia de esta licencia sin goce de salario rige a partir del 15 de mayo del 2022 hasta el 30 de abril 2023, un año. NOTIFÍQUESE. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-789-2022, del 04 de mayo del 2022, 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-RH-OF-285-2022, del 04 de mayo del 2022, suscrito por la señora Sandra López Madrigal, jefe a.i. de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, en el que remite el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de permiso sin goce de salario a nombre del funcionario Marco Antonio López Zeledón, cédula de identidad 01-1033-0981, a partir del 17 de mayo de 2022 por un período de seis meses por asuntos personales, al amparo de artículo 33, inciso c) numeral 1), del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-789-2022, de la Dirección General y DGAC-DFA-RH-OF-285-2022, de la Unidad de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos; 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 0113-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0113-2022 que resuelve:

1. Conceder permiso sin goce de salario al Sr. Marco Antonio López Zeledón, cédula de identidad 1-1033-0981 en su puesto No. 380320, Clase Supervisor ATM B.

2. La vigencia de esta licencia rige a partir del 17 de mayo del 2022 y hasta el 17 de noviembre del 2022, (seis meses).

NOTIFÍQUESE. ACUERDO FIRME.

B.– DEPARTAMENTO FINANCIERO ADMINISTRATIVO

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0730-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DG-OF-0464-2022, del 19 de abril del 2022, suscrito por la señora Katia Pérez Nuñez, jefa del Departamento Financiero Administrativo, en el que remite el informe referente a las acciones correctivas a raíz de los inconvenientes presentados en el AIJS en relación con el abastecimiento de agua potable.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el informe referente a las acciones correctivas a raíz de los inconvenientes presentados en el AIJS en relación con el abastecimiento de agua potable. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0786-2022, del 04 de mayo del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DFA-RF-OF-025-2022, del 04 de

mayo del 2022, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, en el que remiten la solicitud de autorización para dar respuesta por parte de la Dirección General a la ARESEP, sobre las consultas que puedan presentarse con respecto a la petitoria tarifaria 2022 aprobada por este Consejo, lo anterior, por la transición de gobierno.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0786-2022, de la Dirección General; y DGAC-DFA-RF-OF-025-2022, de la Unidad de Recursos Financieros:

Autorizar a la Dirección General a dar respuesta a la ARESEP a las consultas, aclaraciones y solicitudes de información que se presenten referentes a la petitoria tarifaria 2022. ACUERDO FIRME.

C. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0728-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del CETAC lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-105-2022, del 27 de abril del 2022, suscrito por los señores Mario Gómez Bermúdez, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por la señora María de los Ángeles Bogarín, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines INC, para el registro y modificación de los itinerarios a partir del 01 de abril y hasta el 29 de octubre del 2022.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°077-2022, suscritos por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, y dirigido a la señora Marielos Bogarín Chaves, en su condición de apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines INC, en el que se aprobó el registro y modificación de los itinerarios a partir del 01 de abril y hasta el 29 de octubre del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0728-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-105-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°077-2021 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-077-2022, en el cual se aprobaron los itinerarios de la compañía Spirit Airlines INC, para brindar servicios internacionales de pasajeros, carga y correo, en las rutas Fort Lauderdale-San José y viceversa, Orlando-San José y viceversa y Miami-San José y viceversa, entre el 01 de abril y el 29 de octubre del 2022. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0722-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-100-2022, del 27 de abril del 2022, suscrito por los señores Mario Gómez Bermúdez, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el

informe referente a la solicitud presentada por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, en calidad de apoderada especial de la compañía Deutsche Lufthansa AG, para la modificación de itinerario de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, desde el día 31 de marzo del 2022 hasta el 29 de octubre del 2022.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°057-2022, suscrito por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, y dirigido a la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada especial de la compañía Deutsche Lufthansa AG, en el que se aprobó la modificación de itinerario de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, desde el día 31 de marzo del 2022 hasta el 29 de octubre del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0722-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-100-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°057-2021 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-057-2022, en el cual se aprobó la modificación de itinerario de la compañía Deutsche Lufthansa AG, para brindar servicios internacionales de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Frankfurt, Alemania –San José, Costa Rica y viceversa, del 31 de marzo del 2022 hasta el 29 de octubre del 2022. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0723-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-101-2022, del 27 de abril del 2022, suscrito por los señores Mario Gómez Bermúdez, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Tomas Federico Nassar Pérez, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Iberia Líneas Aéreas de España S.A., para la autorización y modificación de itinerarios de las operaciones en la siguiente ruta: Madrid - San José, Costa Rica y v.v., efectivo del 27 de marzo hasta el 29 de octubre 2022.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°071-2022, suscrito por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigido al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Iberia Líneas Aéreas de España S.A. en el que se aprobó la autorización y modificación de itinerarios de las operaciones en la siguiente ruta: Madrid - San José, Costa Rica y v.v., efectivo del 27 de marzo hasta el 29 de octubre 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0723-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-101-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°071-2021 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general, comunicado mediante el oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°071-2021, en el cual se aprobaron los itinerarios de la compañía Iberia Líneas Aéreas de España S.A., entre el 27 marzo al 29 de octubre del 2022 en la ruta Madrid- San José y viceversa. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0724-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-102-2022, del 27 de abril del 2022, suscrito por los señores Mario Gómez Bermúdez, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Tomás Federico Nassar Pérez, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Frontier Airlines Inc, para la aprobación y modificación de itinerarios y frecuencias de vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, para las rutas de su certificado de explotación entre el 17 de marzo del 2022 hasta el 30 de abril del 2022.

Segundo: - Oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°061-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°074-2022 suscritos por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigidos al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Frontier Airlines Inc, donde se aprobó la modificación de itinerarios y frecuencias de vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, para las rutas de su certificado de explotación entre el 17 de marzo del 2022 hasta el 30 de abril del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0724-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-102-2022, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°061-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°074-2022 de la Unidad de Transporte Aéreo:

•Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicado mediante los oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°061-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°074-2022, en los cuales se aprobaron los itinerarios de la compañía Frontier Airlines Inc., para los servicios de pasajeros, carga y correo, entre el 17 de marzo y el 30 de abril del 2022. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0725-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-103-2022, del 27 abril del 2022, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega, de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Tomás Federico Nassar Pérez, en su condición de apoderado generalísimo de la compañía Air Canadá, para la aprobación de vuelos adicionales para el mes de abril o del año 2022.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°078-2022, suscrito por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigidos al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Air Canadá, donde se aprobó los vuelos adicionales para el mes de abril o del año 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0725-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-103-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°078-2022 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°078- DGAC-DSO-TA-INF-103-2022 en el cual se aprobó la modificación de itinerarios para vuelos adicionales para el mes de abril, en las operaciones regulares de pasajeros, carga y correo de la compañía Air Canadá. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0726-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-104-2022, del 27 abril del 2022, suscrito por los señores David Morales Espinoza, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Carlos Víquez Jara en su condición de apoderado generalísimo de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V., para la autorización para operar un nuevo bloque de itinerarios del 01 de abril al 31 de mayo del 2022, en la ruta Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: - Oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°070-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°087-2022 suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, encargada de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigidos al señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V., en el cual se aprobó la autorización para operar un nuevo bloque de itinerarios del 01 de abril al 31 de mayo del 2022, en la ruta Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0726-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-104-2022, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°070-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°087-2022 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicado mediante los oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-070-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-087-2022, en los cuales se aprobaron los itinerarios de DGAC-DSO-TA-INF-104-2022 de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V del del 01 de abril al 31 de mayo del 2022, en la ruta Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y viceversa. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0738-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-111-2022, del 28 abril del 2022, suscrito por la señora Ana Patricia Gamboa Venegas y el Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Rafael Sánchez Arroyo, en calidad de director general Costa Rica-Panamá de la compañía American Airlines, Inc., de la autorización para operar sus itinerarios de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, entre el 05 de mayo del 2022 al 02 de junio del 2022.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°084-2022, suscrito por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigidos al señor Rafael Sánchez, director de la compañía American Airlines, Inc., donde se autorizó los itinerarios de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, entre el 05 de mayo del 2022 al 02 de junio del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0738-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-111-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°084-2022 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°084- 2022, en el cual se aprobaron las operaciones de la compañía American Airlines Inc entre el 05 de mayo y el 02 de junio del 2022, en las rutas de su certificado de explotación y plasmadas en el oficio anteriormente mencionado. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0732-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-109-2022, del 28 abril del 2022, suscrito por los señores David Morales Espinoza y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada de la compañía Taca International, S.A. la autorización de itinerarios en la ruta SAL-SJO-SAL efectivo el día 05 de abril y hasta el 05 octubre del 2022.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°073-2022, suscrito por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigidos a la señora Marianela Rodríguez Parra, representante legal de la Taca International, S.A. donde se autorizó los itinerarios en la ruta SAL-SJO-SAL efectivo el día 05 de abril y hasta el 05 octubre del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0732-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-109-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°073-2022 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-073-2022 en el cual se aprobó el itinerario de la compañía Taca

International S.A., para brindar servicios internacionales de pasajeros, carga y correo entre el 05 de abril y el 05 de octubre del 2022 en la ruta San Salvador- San José – San Salvador. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0739-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-112-2022, del 28 abril del 2022, suscrito por la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, 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 la señora María Lupita Quintero Nassar, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines INC, para la autorización para operar sus itinerarios de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, entre el 01 de mayo del 2022 al 01 de junio del 2022.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°085-2022, suscrito por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigidos a la señora María Lupita Quintero Nassar, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines INC, donde se autorizó los itinerarios de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, entre el 01 de mayo del 2022 al 01 de junio del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0739-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-112-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°085-2022 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°085-2022, del 21 de abril del 2022, en el cual se aprobó los itinerarios de la compañía Alaska Airlines INC, para brindar servicios internacionales de pasajeros, carga y correo, Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica y vv. y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y vv., entre el 01 de mayo y hasta el 01 de junio, 2022. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0727-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-106-2022, del 27 abril del 2022, suscrito por los señores David Morales Espinoza y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la Compañía Panameña de Aviación S.A (COPA) para la autorización y modificación de itinerario en las rutas Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa; Ciudad de Panamá, Panamá- San José, Costa Rica- Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, entre el 03 de abril del 2022 y hasta nuevo aviso así como la modificación de itinerario mediante la disminución de las frecuencias de los domingos, en las rutas Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa, efectivo del 15 al 29 de mayo del 2022.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°079-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°093-2022, suscrito por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigido al señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado generalísimo de la Compañía Panameña de Aviación S.A (COPA), donde se autorizó la modificación de itinerario en las rutas Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa; Ciudad de Panamá, Panamá- San José, Costa Rica- Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, entre el 03 de abril del 2022 y hasta nuevo aviso así como la modificación de itinerario mediante la disminución de las frecuencias de los domingos, en las rutas Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa, efectivo del 15 al 29 de mayo del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0727-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-106-2022, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°079-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°093-2022, de la Unidad de Transporte Aéreo:

Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicado mediante los oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°079-2022 y DGACDSO-TA-OF-IT-N°093-2022, en el cual se aprobaron los itinerarios para la compañía Panameña de Aviación S.A., en los servicios de pasajeros carga y correo de las rutas Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa y Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica- Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, entre el 03 de abril del 2022 y hasta nuevo aviso así como la disminución de frecuencias en la ruta Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica entre el 15 y el 29 de mayo del 2022. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0733-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-110-2022, del 28 abril del 2022, suscrito por la señora Ana Patricia Gamboa Venegas 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 el señor Jorge Eduardo Castillo Rovira, en su condición de apoderado generalísimo de la compañía Vuela aviación S.A., para la reprogramación de un vuelo para protección de pasajeros, para el día viernes 08 de abril del 2022, en la ruta San José-Guatemala, esto por motivo de cancelaciones de operaciones aéreas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°083-2022, suscrito por los señores Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo y dirigido al señor Jorge Eduardo Castillo Rovira, apoderado generalísimo de la compañía Vuela aviación S.A., donde se autorizó la reprogramación de un vuelo para protección de pasajeros, para el día viernes 08 de abril del 2022, en la ruta San José-Guatemala, esto por motivo de cancelaciones de operaciones aéreas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0733-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-110-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°083-2022 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Ratificar lo actuado por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil, comunicado mediante el oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°083-2022, en el cual se aprobó la operación para el día 08 de abril, 2022 de la compañía Vuela Aviación S.A en el segmento de ruta San José, Costa Rica – Ciudad de Guatemala, Guatemala. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0729-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-107-2022, del 27 de abril del 2022, suscrito por los señores Mario Gómez Bermúdez, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica S.A, para la autorización para modificar el itinerario de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo únicamente para el segmento de ruta San José, Costa Rica – Cancún, México.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°082-2022, suscritos por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general, de Aviación Civil y dirigido a la señora señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica S.A. en el que se aprobó la modificación de itinerario de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo únicamente para el segmento de ruta San José, Costa Rica – Cancún, México.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0729-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-107-2022 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°082-2022 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Ratificar lo actuado por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil, comunicado mediante el oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°082-2022, en el cual se aprobó la modificación de itinerarios de la compañía Avianca Costa Rica S.A., en los vuelos regulares internacionales de pasajeros carga y correo, a partir del 08 de abril del 2022 para el segmento de ruta San José, Costa Rica – Cancún, México. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0686-2022, del 22 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-096-2022, del 21 de abril del 2022, suscrito por la señora Ana Patricia Gamboa Venegas 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 el señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la empresa Compañía Panameña de Aviación S.A. en el que solicita la actualización del programa de los vuelos en código compartido con la compañía Turkish Airlines, a partir de la aprobación del CETAC y hasta nuevo aviso.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0686-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-OF-096-2022, de la Unidad de Transporte Aéreo:

Autorizar la actualización del programa de vuelos en código compartido entre las compañías COPA y Turkish Airlines según el siguiente detalle:

ACTUALIZACION DEL CODIGO COMPARTIDO COPA-TURKISH AIRLINES

Vuelo		Vigencia		Frecuencia	Ruta
Regular	Compartido	Inicia	Finaliza		
CM145	TK*9602	A partir de su aprobación	Hasta nuevo aviso	Según lo autorizado	SJO-PTY
CM162	TK*9557				PTY-SJO
CM391	TK*9603				

Nota: 1) Este esquema podrá ser adaptado según las diferentes modificaciones de itinerarios que solicite la compañía COPA según sus necesidades operativas y/o comerciales. 2) Las horas y frecuencias de operación serán aquellas que la compañía COPA tenga autorizadas producto de sus operaciones en el país. 3) Recordar a la compañía que esta autorización estará vigente el tanto COPA mantenga su certificado de explotación para operar la ruta mencionada y estén vigentes las condiciones que dieron origen al código compartido.

2.- Notifíquese al señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado generalísimo de Compañía Panameña de Aviación S.A. Operadora, por medio del correo electrónico resquivel@ollerabogados.com, pedro@ollerabogados.com, larredondo@ollerabogados.com, jprado@ollerabogados.com. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0731-2022, del 28 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-108-2022, del 28 de abril del 2022, suscrito por los señores David Morales Espinoza y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Mauricio Alpízar Céspedes, apoderado generalísimo de la compañía HELIJET AVIATION S.A, para la aprobación de tarifas para brindar servicios de vuelos especiales comerciales para las aeronaves con matrícula TI-BIQ, TI-BKH y TI-BKF en ala rotativa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0731-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-OF-108-2022, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar el registro de tarifas, presentadas por la empresa HELIJET AVIATION S.A. a partir de la aprobación del CETAC en la modalidad de vuelos especiales con ala rotativa, según se detalla a continuación: Tarifa por hora Bell $1750.00, Agusta $3250.00.

Nota: Estas tarifas aplican, para las aeronaves debidamente incorporadas en las especiaciones de la compañía, según la marca anteriormente descrita.

Marca	Tarifa por hora
Bell	$1750.00
Agusta	$3250.00

Nota: Estas tarifas aplican, para las aeronaves debidamente incorporadas en las especiaciones de la compañía, según la marca anteriormente descrita.

2. Recordar a la compañía que cualquier cambio en las tarifas deben ser presentadas al CETAC para su aprobación y/o registro. (Artículo 162 Ley General de Aviación Civil) con al menos 30 días naturales de anticipación a su entrada en vigor. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0788-2022, del 04 de mayo del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-113-2022, del 04 de mayo del 2022, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega, de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de las compañías Iberia Líneas Aéreas de España S.A y en calidad de apoderado especial de Qatar Airways Group, para la aprobación de operación mediante la figura del código compartido en la ruta: Doha, Catar (DOH) – Madrid (MAD) – San José (SJO) y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0788-2022, de la Dirección General; y DGAC-DSO-TA-INF-OF-113-2022, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Autorizar a las compañías Iberia Líneas Aéreas de España S.A y Qatar Airways Group para operar bajo la figura de código compartido dentro de los términos establecidos en el Reglamento de Acuerdos de Código Compartido, Decreto Nº 35357-MOPT.

-Ruta Doha, Catar (DOH) - Madrid (MAD) - San José (SJO) y viceversa.

-Qatar Airways Group Q.C.S.C. incorporará su código comercializador (QR) en los vuelos operados por Iberia Líneas Aéreas de España S.A en la ruta: Madrid (MAD)-San José (SJO) y vv.

2. Autorizar el siguiente cuadro de itinerarios en código compartido tal como se detalla:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaria
Itinerarios del código compartido

Iberia-Qatar Airways **No. de vuelo operador**	**No. vuelo comercializador**	**Origen**	**Destino**	**Vigencia**

IB 6314	QR 6531	SJO	MAD	A partir de su aprobación y hasta nuevo aviso
IB 6317	QR 6537	MAD	SJO	

Nota: **1)** Este esquema podrá ser adaptado según las diferentes modificaciones de itinerarios que solicite la compañía Iberia según sus necesidades operativas y/o comerciales. **2)** Las horas y frecuencias de operación serán aquellas que la compañía Iberia tenga autorizadas producto de sus operaciones en el país. **3)** Recordar a la compañía que esta autorización estará vigente en tanto Iberia mantenga su certificado de explotación para operar la ruta mencionada y estén vigentes las condiciones que dieron origen al código compartido. 3) Se opera con el equipo autorizado en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica.

3. Autorizar el siguiente esquema tarifario, expresado en dólares estadounidenses:

TARIFAS SJO-DOH

Glosario	
MN	MINIMUM STAY (ESTANCIA MÍNIMA QUE PERMITE LA TARIFA)
MX	MAXIMUM STAY (ESTANCIA MÁXIMA QUE PERMITE LA TARIFA)
AP	ADVANCE PURCHACE (TIEMPO DE PRECOMPRA NECESARIO - SI EXISTE)
PE	PENALTIES (PENALIZACIONES A PAGAR POR CAMBIOS O POR CANCELACIONES - SI EXISTEN)
SR	SALES RESTRICTIONS (RESTRICCIONES DE VENTA - RANGO DE FECHAS EN LAS QUE SE PUEDEN COMPRAR LA TARIFA SI EXISTEN)
YQ	FUEL SURCHARGE (TASA DE RECARGO DE COMBUSTIBLE)
BOOKING CLASS	CÓDIGO/CLASE DE RESERVA QUE SE UTILIZA Y QUE DEPENE DEL NIVEL TARIFARIO Y CABINA
FARE BASIS	CÓDIGO DE TARIFA

TARIFAS USD VUELTA				
CÓDIGO DE CLASE TURISTA / ECONÓMICO	CÓDIGO DE TARIFA	TARIFA	TARIFA CON TASA DE RECARGO DE COMBUSTIBLE	CONDICIONES MN / MX / AP / PE / SR / DESCUENTO ETC
A	AON0NQM7 + ANN07NM6	1 228	1 528	7D/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/28jan22/sin descuento
O	OON0NQM7 + ONN07NM6	1 372	1 672	7D/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/28jan22/sin descuento
Q	QON0NQM7 + QNN07NM6	1 517	1 817	7D/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/28jan22/sin descuento
N	NDL0NNM7 + NNN07NM6	1 710	2 010	/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/-/descontable
S	SDL0NNM7+ SNN07NM6	1 880	2 180	/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/-/descontable
V	VDL0NNM7 + VNN07NM6	2 041	2 341	/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/-/descontable
L	LDL0NNM7 + LNN07NM6	2 247	2 547	/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/-/descontable
M	MDL0NNM7 + MNN07NM6	2 473	2 773	/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/-/descontable
K	KDL0NNM7 +KNN07NM6	2 745	3 045	/12M/-/no reembolsable/cambio de tarifa/-/descontable
H	HDL0NNM7 + HNN07NM6	3 101	3 401	/12M/-/ reembolso permitido /cambio permitido/-/descontable
B	BDL0NNM1 + BNN07NM6	3 983	4 283	/12M/-/ reembolso permitido /cambio permitido/-/descontable
Y	YDN0NNM1 + YNN07NM0	6 019	6 319	/12M/-/ reembolso permitido /cambio permitido/-/descontable
CÓDIGO DE CLASE EJECUTIVA / PREMIUM	CÓDIGO DE TARIFA	TARIFA	TARIFA CON TASA DE RECAR	CONDITIONS MN / MX / AP / PE / SR / DISCOUNTS ETC

			GO DE COMBU STIBLE	
I	INNM1O +INNN7NM6	5 241	5 611	7D/12M/30D/reembolso de la tarifa/cambio de tarifa/27jan22/descontable
R	RDNM1B + RNNN7NM6	6 563	6 933	7D/12M/30D/reembolso de la tarifa/cambio de tarifa/-/ descontable
D	DDN41B + DNNN7NM6	7 659	8 029	7D/12M/14D/ reembolso permitido /cambio permitido/-/ descontable
C	CDNNNB + CNNN7NM6	9 711	10 081	/12M/-/ reembolso permitido /cambio permitido/-/descontable
J	JDNNNB + JNNN7NM0	14 916	15 286	/12M/-/ reembolso permitido /cambio permitido/-/descontable

TARIFAS DOH-SJO

GLOSARIO

MN: MINIMUM STAY (ESTANCIA MÍNIMA QUE PERMITE LA TARIFA)	SR: SALES RESTRICTIONS (RESTRICCIONES DE VENTA - RANGO DE FECHAS EN LAS QUE SE PUEDEN COMPRAR LA TARIFA SI EXISTEN)
MX: MAXIMUM STAY (ESTANCIA MÁXIMA QUE PERMITE LA TARIFA)	YQ: FUEL SURCHARGE (TASA DE RECARGO DE COMBUSTIBLE)
AP: ADVANCE PURCHACE (TIEMPO DE PRECOMPRA NECESARIO - SI EXISTE)	BOOKING CLASS: CÓDIGO/CLASE DE RESERVA QUE SE UTILIZA Y QUE DEPENE DEL NIVEL TARIFARIO Y CABINA
PE: PENALTIES (PENALIZACIONES A PAGAR POR CAMBIOS O POR CANCELACIONES - SI EXISTEN)	FARE BASIS: CÓDIGO DE TARIFA

TARIFAS OAR VUELTA	Los importes de las multas	CÓDIGO DE CLASE TURISTA / ECONÓMICO	CÓDIGO DE TARIFA	TARIFA	TARIFA CON TASA DE RECARGO DE COMBUSTIBLE	CONDICIONES MN / MX / AP / PE / SR / DESCUENTOS	YQ
		A	FJOARIFE	54 230	55 510	Na/12M/Na/Cancelación-Permitido, Ausente-765, Cambios-Permitido, Ausente-765	1 280
		O	OJOAP7RE	3 570	4 290	Na/6M/Na/Cancelación-125, Ausente-215, Cambios-125, Ausente-215	720

		Q	QJOAP7RE	4 820	5 540	Na/6M/Na/Cancelación-125, Ausente-215, Cambios-125, Ausente-215	720
		N	NJOAR1RE	5 980	6 700	4D/12M/Na/Cancelación-115, Ausente-215, Cambios-90, Ausente-215	720
		S	SJOAR1SE	6 330	7 050	4D/12M/Na/Cancelación-90, Ausente-215, Cambios-65, Ausente-215	720
		V	VJOAR1SE	6 750	7 470	3D/12M/Na/Cancelación-90, Ausente-215, Cambios-65, Ausente-215	720
		L	LJOAR1SE	7 250	7 970	2D/12M/Na/Cancelación-90, Ausente-215, Cambios-65, Ausente-215	720
		M	MJOAR1SE	7 850	8 570	Na/12M/Na/Cancelación-90, Ausente-215, Cambios-65, Ausente-215	720
		K	KJOAR1SE	8 560	9 280	Na/12M/Na/Cancelación-90, Ausente-215, Cambios-65, Ausente-215	720
		H	HJOAR1FE	9 740	10 460	Na/12M/Na/Cancelación-Permitido, Ausente-215, Cambios-Permitido, Ausente-215	720
		B	BJOAR1FE	10 690	11 410	Na/12M/Na/Cancelación-Permitido, Ausente-215, Cambios-Permitido, Ausente-215	720
		V	VJOAR1FE	11 980	12 700	Na/12M/Na/Cancelación-Permitido, Ausente-215, Cambios-Permitido, Ausente-215	720
		CÓDIGO DE CLASE EJECUTIVA / PREMIUM	CÓDIGO DE TARIFA	TARIFA	TARIFA CON TASA DE RECARGO DE COMBUSTIBLE	CONDICIONES MN / MX / AP / PE / SR / DESCUENTOS	YQ
		I	IJOAR1SE	23 800	25 040	4D/12M/5Dap/Cancelación-115, Ausente-515, Cambios-115, Ausente-515	1 240
		R	RJOAP8RE	17 930	19 170	Na/12M/Na/Cancelación-215, Ausente-515, Cambios-215, Ausente-515	1 240
		D	DJOAR1SE	26 300	27 540	3D/12M/3Dap/Cancelación-115, Ausente-515, Cambios-115, Ausente-515	1 240
		C	CJOAR1FE	29 300	30 540	Na/12M/Na/Cancelación-Permitido, Ausente-515, Cambios-Permitido, Ausente-515	1 240
		J	JJOAR1FE	33 170	34 410	Na/12M/Na/Cancelación-Permitido, Ausente-515, Cambios-Permitido, Ausente-515	1 240

TARIFA GLO		
	MN: MINIMUM STAY (ESTANCIA MÍNIMA QUE PERMITE LA TARIFA)	SR: SALES RESTRICTIONS (RESTRICCIONES DE VENTA - RANGO DE FECHAS EN LAS QUE SE PUEDEN COMPRAR LA TARIFA SI EXISTEN)

MX: MAXIMUM STAY (ESTANCIA MÁXIMA QUE PERMITE LA TARIFA)	YQ: FUEL SURCHARGE (TASA DE RECARGO DE COMBUSTIBLE)
AP: ADVANCE PURCHACE (TIEMPO DE PRECOMPRA NECESARIO - SI EXISTE)	BOOKING CLASS: CÓDIGO/CLASE DE RESERVA QUE SE UTILIZA Y QUE DEPENE DEL NIVEL TARIFARIO Y CABINA
PE: PENALTIES (PENALIZACIONES A PAGAR POR CAMBIOS O POR CANCELACIONES - SI EXISTEN)	FARE BASIS: CÓDIGO DE TARIFA

TARIFAS USD VUELTA

Los importes de las multas están en USD y todas las tarifas en USD

CÓDIGO DE CLASE TURISTA / ECONÓMICO	CÓDIGO DE TARIFA	TARIFA	CONDICIONES MN / MX / AP / PE / SR / DESCUENTOS ETC
A	NA	-	-
O	OLUSP9RX	587	7D/6M/3Dap/Cancelación-Usd320, Ausente 605, Cambio-220, Ausente 405
Q	QLUSP9RX	916	3D/6M/1Dap/Cancelación-Usd320, Ausente 605,Cambio-220, Ausente 405
N	NLR6R1RX	996	1D/12M/Na/Cancelación-Usd320, Ausente 605, Cambio-220, Ausente 405
S	SLR6R1SX	1 076	1D/12M/Na/Cancelación-Usd160, Ausente 305, Cambio-110, Ausente 160
V	VLR6R1SX	1 167	Na/12M/Na/Cancelación-Usd160, Ausente 305, Cambio-110, Ausente 160
L	LLR6R1SX	1 273	Na/12M/Na/Cancelación-Usd160, Ausente 305, Cambio-110, Ausente 160
M	MLR6R1SX	1 398	Na/12M/Na/Cancelación-Usd160, Ausente 305, Cambio-110, Ausente 160
K	KLR6R1SX	1 558	Na/12M/Na/Cancelación-Usd160, Ausente 305, Cambio-110, Ausente 160
H	HLR6R1FX	2 081	Na/12M/Na/Cancelación-Usd160, Ausente 305, Cambio-110, Ausente 160

		B	BLR5R1FE	2 420	Na/12M/Na/Cancelación-Usd160, Ausente 305, Cambio-110, Ausente 160
		Y	YLR5R1FE	5 381	Na/12M/Na/Cancelación-Usd160, Ausente 305, Cambio-110, Ausente 160
		CÓDIGO DE CLASE EJECUTIVA / PREMIUM	CÓDIGO DE TARIFA	TARIFA	CONDICIONES MN / MX / AP / PE / SR / DESCUENTOS ETC
		I	IJR5R1SX	9 622	2D o Sab/13M/3Dap/Cancelación-Usd300, Ausente - Usd690, Cambio-Usd200, Ausente 400
		R	RJUSP9RX	7 612	7D/6M/3Dap/Cancelación-Usd320, Ausente 605,Cambio-220, Ausente 405
		D	DJR5R1SX	11 522	Na/12M/Na/Cancelación-Usd300, Ausente 690, Cambio-200, Ausente 400
		C	CJR5R1FX	12 986	Na/12M/Na/Cancelación-Permitido, Ausente 305, Cambio-Permitido, Ausente 210
		J	JJR5R1FE	15 583	Na/12M/Na/Cancelación-Permitido, Ausente 305, Cambio-Permitido, Ausente 210

4. La presente autorización se mantendrá efectiva en el tanto se mantengan vigentes:
   - El certificado de explotación de Iberia Líneas Aéreas de España S.A (Iberia)
   - El Acuerdo de código compartido suscrito entre ambas compañías y las cuales se firmaron en la fecha 01 de febrero del 2017.
   - La compañía acate lo expuesto en el decreto N° 35357-MOPT, publicado en La Gaceta N° 138 del 17 de julio de 2009.

5. Notifíquese al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Iberia al correo electrónico aviation@nassarabogados.com. ACUERDO FIRME.

D. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0667-2022, del 21 de abril del 2022, 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-0457-2022, del 21 de abril del 2022, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud del archivo a la solicitud de ampliación al certificado de explotación y permiso provisional de operación requerido por la compañía CPEA Flight School Sociedad Anónima, mediante escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números 0088-2022 y 0242-2022 del 12 y 25 de enero de 2022, respectivamente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0667-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0457-2022, 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 0114-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0114-2022 que resuelve:

1. Archivar la solicitud de ampliación al certificado de explotación requerido por la compañía CPEA Flight School Sociedad Anónima, mediante escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números 0088-2022 y 0242-2022 del 12 y 25 de enero de 2022, respectivamente; para brindar los servicios de instrucción práctica en multimotor, toda vez que el servicio solicitado ya está implícito dentro del certificado de explotación, que actualmente posee la compañía.

2. Notifíquese el presente acuerdo al señor Hugo Miranda Sánchez, apoderado generalísimo de la compañía CPEA Flight School Sociedad Anónima, a las direcciones de correo electrónico: info@flycpea.com; hmiranda@flycpea.com. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Operaciones Aeronáuticas. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO VIGÉSIMO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0711-2022, del 27 de abril del 2022, 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-0472-2022, del 25 de abril del 2022, suscrito por los señores Alexander Vega Arce, asesor legal y 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 asignación del permiso de uso en precario del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, requerido por el señor Gerardo Peña García, cédula de residencia número 148400283236, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la sociedad denominada Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-511636, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-FRN.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0711-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0472-2022, 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 0115-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0115-2022 que resuelve:

1) Otorgar a la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-511636, representada por el señor Gerardo Peña García, cédula de residencia número 148400283236, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, la asignación del permiso de uso en precario del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 479 metros cuadrados, para actividad privada, así como el resguardo de la aeronave matrícula TI-FRN, 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-109-2022 del 5 de abril de 2022.

2) Notifíquese a la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, representada por el señor Gerardo Peña García, 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.

ARTÍCULO VIGÉSIMO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0736-2022, del 27 de abril del 2022, 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-0482-2022, del 27 de abril del 2022, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remite el informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por el señor César Alejandro Jaramillo Gallego, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Coriport Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-561733, en contra de los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria número 92-2021 del 8 de diciembre de 2021, emitidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0736-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0482-2022, 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 0116-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0116-2022 que resuelve: 20:58

1) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor César Alejandro Jaramillo Gallego, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Coriport Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-561733, en contra de los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021.

2) La Unidad de Control y la Gerencia deberán informar a esta administración el grado de cumplimiento por parte del concesionario, de las obligaciones contractuales enunciadas en los numerales del 14 al 19, descritos en la cláusula 6.9 del Contrato de Concesión.

Notificar al señor Cesar Alejandro Jaramillo Gallego, apoderado generalísimo de la compañía Coriport Sociedad Anónima, por medio de los correos electrónicos señalados. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-757-2022, del 02 de mayo del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del CETAC lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0498-2022, del 02 de mayo del 2022, suscrito por la señora Carla Morales González, asesora 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 el auto de las diez horas cuarenta y dos minutos del veintiuno de abril de dos mil veintidós, notificado a la Asesoría Jurídica el 28 de abril de 2022, mediante el cual, el Tribunal Contencioso Administrativo del II Circuito Judicial de San José,

confiere audiencia al jerarca supremo del órgano del que emana la conducta impugnada, para que en el plazo de ocho días hábiles, indique si confirma, modifica, anula, revoca o hace cesar el acto administrativo en beneficio del señor Francisco Alonso de Jesús Lépiz Camacho, cédula de identidad 1-0569-0819, dentro del proceso de conocimiento tramitado bajo el expediente judicial número 21-008195-1027-CA-6.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que la Administración tomó la decisión de no renovar la licencia del señor Lépiz Camacho porque existe un criterio técnico y médico que señala que él no es apto y que de conformidad con el artículo 16 de la a Ley General de la Administración Pública, la Administración no puede dictar actos contrarios a la técnica, la ciencia, la lógica y conveniencia, por tal razón, existiendo un criterio médico que señala lo anteriormente expuesto la Administración no puede dictar un acto contrario a esa posición.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-757-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0498-2022, de la 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 0117-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0117-2022 que resuelve:

1) Se confirma el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-129-2021 de fecha 21 de julio de 2021, suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general, mediante el cual se le realizó la comunicación formal al señor Francisco Alonso de Jesús Lépiz Camacho de la denegación de la renovación del certificado médico aeronáutico clase 1, conducta administrativa objeto de la presente litis, en los términos dispuestos en el artículo 31.3 del Código Procesal Contencioso Administrativo.

2) Se da por agotada la vía administrativa.

3) Se les instruye a los apoderados especiales judiciales para que comuniquen lo correspondiente ante la autoridad judicial. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0758-2022, del 02 de mayo del 2022, 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-0499-2022, del 02 de mayo del 2022, suscrito por la señora Marilaura González Trejos, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe relacionado con el criterio y poder especial para presentar propuesta de conciliación en el expediente número 20-003482-1027-CA, el cual tramita ante el Tribunal Contencioso Administrativo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0758-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0499-2022, de la Asesoría Jurídica:

1) Autorizar a la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, para presentar en el expediente 20-003482-1027-CA que se tramita en el Tribunal Contencioso Administrativo, propuesta de conciliación para el pago de la expropiación de la finca del partido de Alajuela número 59584-000.

2) Otorgar poder especial a Marilaura González Trejos, cédula de identidad número uno- mil trescientos sesenta y siete- cuatrocientos veintiuno y Jerry Carvajal Angulo cédula de identidad número uno- setecientos cincuenta y ocho- quinientos diecisiete para que a nombre y representación del Consejo Técnico de Aviación Civil, se presenten a conciliar en el Proceso de Conocimiento, ante el Tribunal Contencioso Administrativo expediente número 20-003482-1027-CA, de conformidad con la propuesta señalada en el punto IV) de este informe. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0747-2022, del 29 de abril del 2022, 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-0492-2022, del 29 de abril del 2022, suscrito por los señores Luis Diego Díaz Hernández, asesor legal y 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 aumento de espacio utilizado para oficina de operaciones, lote de parqueo de equipo y taller en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós a la compañía G.A. Flight Support Sociedad Anónima, cédula jurídica 3-101-696606, debido al incremento de operaciones, las cuales generan más necesidades de espacio.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0747-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0492-2022, 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 0118-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0118-2022 que resuelve:

1) Modificar el permiso de uso en precario de dos espacios ubicados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, otorgados a la compañía G.A. Flight Support Sociedad Anónima, mediante el artículo octavo de la sesión ordinaria 02-2019 del 9 de enero de 2019, para brindar los servicios especializados de aeródromos en las habilitaciones 1- Servicios de apoyo a la aeronave en rampa. 2- Servicios al pasajero y equipaje y 3- Servicios de despacho de vuelos solo para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas, aumentándose el área en 15 metros cuadrados del espacio del lote utilizado para oficina de operaciones y de 195 metros cuadrados de espacio del lote utilizado para el parqueo de equipo y taller, según lo indicado en el oficio número DGAC-DA-OF-136-2022 del 18 de abril de 2022, emitido por el Departamento de Aeropuertos.

2) En todo lo demás se mantiene incólume la resolución número 07-2019 de las 18:00 horas del 9 de enero de 2019, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

3) Notifíquese a la compañía G.A. Flight Support Sociedad Anónima, representada por el señor Renán Chavarría Vallejos, en su condición de representante legal con facultad de apoderado generalísimo sin límite de suma de la de la citada compañía, por medio del correo electrónico info@gaflightsupport.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y al Departamento de Aeropuertos. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0743-2022, del 29 de abril del 2022, 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-0490-2022, del 29 de abril del 2022, suscrito por los señores Luis Diego Díaz Hernández, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe relacionado con el finiquito contractual del proyecto denominado "Mejoramiento de los pavimentos de la pista de aterrizaje, plataformas y demarcación horizontal del AIDOQ", correspondiente a la Licitación Pública número 2018LN-000002-0006600001, para ser suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la empresa Constructora Meco Sociedad Anónima.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0743-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0490-2022, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

Suscribir el finiquito contractual del proyecto denominado "Mejoramiento de los pavimentos de la pista de aterrizaje, plataformas y demarcación horizontal del AIDOQ", correspondiente a la Licitación Pública número 2018LN-000002-0006600001, para ser suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la empresa Constructora Meco Sociedad Anónima. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0748-2022, del 29 de abril del 2022, 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-0495-2022, del 29 de abril del 2022, suscrito por los señores Luis Diego Díaz Hernández, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe relacionado con el finiquito contractual del proyecto denominado "MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE QUEPOS", correspondiente a la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, para ser suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la compañía Constructora Meco Sociedad Anónima.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0748-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0495-2022, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

Suscribir el finiquito contractual del proyecto denominado "MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE QUEPOS", correspondiente a la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, para ser suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la compañía Constructora Meco Sociedad Anónima. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-751-2022, del 02 de mayo del 2022, 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-0497-2022, del 05 de mayo del 2022, suscrito por la señora Ivonne Cubillo Nipote, asesora 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 el informe final de

investigación preliminar sobre supuestas irregularidades en el nombramiento del funcionario Ricardo Jiménez Paniagua, en el puesto de jefe del grupo de trabajo de Investigación de Accidentes, sobre el pago del salario-disponibilidad y la asignación de horarios de los subordinados.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-751-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0497-2022, de la 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 0119-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0119-2022 que resuelve:

1. Acoger la recomendación de la Asesoría Jurídica y archivar la investigación preliminar, ya que no existen méritos para el inicio de un procedimiento administrativo, pues no se constata la existencia de una situación fáctica irregular, es decir, acciones contrarias a la ley, tanto en el nombramiento de la jefatura de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, en la asignación de horarios del personal y en el manejo de los fondos públicos para el pago de salarios y el rubro de disponibilidad, acciones que fueron denunciadas por el Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt).

2. Comunicar la presente resolución al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y al señor Juan Carlos Calderón Fernández, secretario general del Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt). ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0746-2022, del 29 de abril del 2022, 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-0491-2022, del 29 de abril del 2022, suscrito por la señora Roxana González Fallas, asesora 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 Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno- cien mil ochocientos treinta y ocho, representada por el señor Carlos Víquez Jara, para la suspensión del certificado de explotación por un plazo de tres meses.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0746-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0491-2022, de la 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 0120-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0120-2022 que resuelve:

1) De conformidad con el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil y oficios número DGAC-AIR-OF-060-202 del 3 de febrero de 2022, DGAC-DSO-OPS-OF-0203-2022 del 8 de febrero de 2022 y DGAC-DSO-TA-INF-050-2022 del 03 de marzo de 2022, emitidos por las Unidades de Aeronavegabilidad, Operaciones Aeronáuticas y Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines Sociedad Anónima, cédula jurídica número tres- ciento uno- cien mil ochocientos treinta y ocho, la suspensión temporal del certificado de explotación

autorizado mediante resolución 163-2018 del 17 de octubre de 2018, por un plazo de tres meses, efectivos a partir de su notificación.

2) Solicitar a la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines Sociedad Anónima que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar la solicitud respectiva al Consejo Técnico de Aviación Civil.

3). Notifíquese al señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la compañía Tac Airlines Sociedad Anónima, por medio de los correos electrónicos cviquezj@racsa.co.cr y recepcion@viquezjara.com comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Operaciones Aeronáuticas. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0741-2022, del 29 de abril del 2022, 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-0487-2022, del 29 de abril del 2022, suscrito por la señora Roxana González Fallas, asesora 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 el archivo del escrito número de ventanilla única 2466-2020 del 07 de octubre de 2020, presentado por el señor Óscar Castro Brizuela en calidad de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Sky Media Internacional Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos setenta y uno, mediante el cual, solicita la ampliación al certificado de explotación para brindar servicios de fotografía aérea.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0741-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0487-2022, de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 13, a la cual se le asigna el número 0121-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0121-2022 que resuelve:

Con base en el artículo 264 de la Ley General de la Administración Pública, el oficio DGAC-DSO-TA-OF-103-2022 del 7 de abril de 2022, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, y el correo electrónico del del 27 de abril de 2022, emitido por el señor Allen Víquez Bolaños, inspector de Operaciones Aeronáuticas y gerente del proyecto.

1) Archivar el escrito número de ventanilla única 2466-2020 del 7 de octubre de 2020, presentado por el señor Oscar Castro Brizuela en calidad de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Sky Media Internacional Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos setenta y uno, para la ampliación al certificado de explotación para brindar servicios de fotografía aérea.

2) Notificar al señor Óscar Castro Brizuela, apoderado generalísimo de la compañía Sky Media Internacional Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico skymediacr@gmail.com, comuníquese a las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Asesoría Jurídica y Transporte Aéreo. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0779-2022, del 04 de mayo del 2022, 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-0501-2022, del 04 de mayo del 2022, suscrito por la señora Roxana González Fallas, asesora 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 renovación del certificado de explotación de compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno- setecientos ochenta y un mil quinientos doce, representada por el señor Allan Eduardo Miranda Sánchez, para brindar servicios de trabajos aéreos, en la habilitación de aviación agrícola, en la modalidad de ala rotativa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0779-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0501-2022, de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 14, a la cual se le asigna el número 0122-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0122-2022 que resuelve:

De conformidad con los artículos 10 y 143 de la Ley General de Aviación Civil y criterios de las Unidades de Aeronavegabilidad, Operaciones Aeronáuticas y Transporte Aéreo, otorgar a la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno- setecientos ochenta y un mil quinientos doce, representada por el señor Allan Eduardo Miranda Sánchez, el certificado de explotación para brindar servicios de trabajos aéreos, en la habilitación de aviación agrícola, en la modalidad de ala rotativa, bajo los siguientes términos:

Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por un plazo de cinco años a partir de su expedición.

Tarifas: De conformidad al oficio número DGAC-DSO-TA-INF-061-2022 del 10 de marzo de 2022, autorizar a la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima el registro de las tarifas y regulaciones en moneda $USD según el siguiente detalle:

Base	Mínimo	Máximo
Minuto	$13.80	$20.00
Hora	$828.00	$1.200.00
Hectárea	$14.00	$32.00

Condiciones de las tarifas:

La variación de los precios radica, en las diferentes variables que conlleva la actividad, como lo son:

- Distancias de cultivos
- Volumen de aplicación.
- Cultivo y producto por aplicar (sólidos o líquidos).
- Vuelos Ferry (traslado de equipo a diferentes zonas).

Para cualquier cambio en la tarifa, la compañía Aeroagrícola Costa Rica Sociedad Anónima debe solicitar al Consejo Técnico de Aviación Civil la autorización, de conformidad al artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil, sin que esta solicitud signifique modificación al Certificado de Explotación.

Consideraciones técnicas: La compañía Aeroagrícola Costa Rica Sociedad Anónima deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

Base de operaciones: La base principal, será en el espacio adyacente al aeródromo de Guápiles Pococí, provincia de Limón, latitud: 10°12"49.89" N Longitud:83°47"59.27"0.

Equipo: Ala rotativa con el equipo debidamente incorporado en sus especificaciones de operación.

Cumplimiento de leyes: La compañía Aeroagrícola Costa Rica Sociedad Anónima se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La concesionaria deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas.

Además, deberá rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de 15 días hábiles siguientes al otorgamiento del presente certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por el Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, según el decreto ejecutivo número 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y el decreto ejecutivo número 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de Certificados de Explotación*", publicado en La Gaceta número 205 del 24 de octubre de 2013. Si el concesionario no genera facturación a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil se exceptúa de rendir la garantía de cumplimiento sobre los servicios que ofrece.

En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

De conformidad a los lineamientos de la Caja Costarricense de Seguro Social la compañía Aeroagrícola Costa Rica Sociedad Anónima dentro de los ocho días hábiles posteriores al otorgamiento del Certificado de Explotación, deberá estar inscrita ante dicha institución y presentar ante la Dirección General de Aviación Civil la correspondiente certificación o documento idóneo que compruebe dicha inscripción. Asimismo, deberá mantenerse al día con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Una vez otorgado el certificado de explotación, la compañía Aeroagrícola Costa Rica Sociedad Anónima deberá empezar sus operaciones. Además, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil.

Notificar al señor Allan Eduardo Miranda Sánchez, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aeroagrícola Costa Rica Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico amiranda@aeroagricolacr.com.

Publíquese en el diario oficial la Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Operaciones Aeronáuticas, Transporte Aéreo y Financiero. ACUERDO FIRME.

V. ASUNTOS DE LOS DIRECTORES.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO NOVENO

El director William Rodríguez López indica que por el cambio de gobierno, no existe certeza de la fecha en que el CETAC estará integrado nuevamente, y dado que al concluir el periodo de la Administración actual, también vence el nombramiento del director y subdirector general, se requiere prorrogar los nombramientos de los señores Álvaro Vargas Segura, director general y Luis Miranda Muñoz, subdirector general hasta por tres meses más, esto con el fin de que la Institución se mantenga funcionando con normalidad y garantizar la continuidad del servicio público.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Prorrogar los nombramientos de los señores Álvaro Vargas Segura, director general y Luis Miranda Muñoz, subdirector general hasta por tres meses más. ACUERDO FIRME.

ACTA No. 31-2022

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS VEINTIDÓS HORAS CON DIEZ MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO ALVARADO CHAVES

KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 31-2022

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 31-2022
Lugar:	Sesión presencial.
Fecha:	04 de mayo del 2022
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 DE ACTAS

1.- Aprobación del acta de la sesión No. 30-2022

III.- COMISIÓN INTERDISCIPLINARIA

1.- Solicitud de revisión del acuerdo CETAC-AC-2022-0409, referente al Plan Maestro del AIJS.

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD GESTIÓN INST. DE RECURSOS HUMANOS

A.1.- Informe relacionado con el Estudio Cargas de Trabajo de la Secretaría del CETAC.

A.2.- Informe relacionado con la solicitud de exoneración de marca del funcionario Jimmy Campos Murillo.

A.3.- Informe relacionado con la solicitud de permiso sin goce de salario de la funcionaria Amelia Salas Ocampo, a partir del 01 de Mayo del 2022 y hasta por un año.

B.– DEPARTAMENTO FINANCIERO ADMINISTRATIVO

B.1.- Informe referente a las acciones correctivas a raíz de los inconvenientes presentados en el AIJS en relación con el abastecimiento de agua potable.

B.2.- Solicitud de autorización para responder a nombre de la Dirección General de Aviación Civil ante la ARESEP con respecto a la petitoria tarifaria.

C. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

C.1.- Informe relacionado a la solicitud presentada por la compañía Spirit Airlines INC, para el registro y modificación de los itinerarios a partir del 01 de abril y hasta el 29 de octubre del 2022.

C.2.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Deutsche Lufthansa AG, para la modificación de itinerario de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, desde el día 31 de marzo del 2022 hasta el 29 de octubre del 2022.

C.3.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Iberia Líneas Aéreas de España S.A., para la autorización y modificación de itinerarios de las operaciones en la siguiente ruta: Madrid - San José, Costa Rica y v.v., efectivo del 27 de marzo hasta el 29 de octubre 2022.

C.4.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Frontier Airlines Inc, para la autorización para la aprobación y modificación de itinerarios y frecuencias de vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, para las rutas de su certificado de explotación entre el 17 de marzo del 2022 hasta el 30 de abril del 2022.

C.5.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Air Canadá, para la aprobación de vuelos adicionales para el mes de abril o del año 2022.

C.6.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Aerovías de México S.A. de C.V., para la autorización para operar un nuevo bloque de itinerarios del 01 de abril al 31 de mayo del 2022, en la ruta Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y viceversa.

C.7.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía American Airlines, Inc., para la autorización para operar sus itinerarios de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, entre el 05 de mayo del 2022 al 02 de junio del 2022.

C.8.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Taca International, S.A. para la autorización de itinerarios en la ruta SAL-SJO-SAL efectivo el día 05 de abril y hasta el 05 octubre del 2022.

C.9.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Alaska Airlines INC, para la autorización para operar sus itinerarios de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, entre el 01 de mayo del 2022 al 01 de junio del 2022.

C.10.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Panameña de Aviación S.A (COPA) para la autorización y modificación de itinerario.

C.11.-Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Avianca Costa Rica S.A, para la autorización para modificar el itinerario de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo únicamente para el segmento de ruta San José, Costa Rica – Cancún, México.

C.12.- Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Vuela aviación S.A., para la reprogramación de un vuelo para protección de pasajeros, para el día viernes 08 de abril del 2022, en la ruta San José-Guatemala, esto por motivo de cancelaciones de operaciones aéreas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

C.13.- Informe relacionado con la actualización del programa de los vuelos en código compartido con la compañía Turkish Airlines, a partir de la aprobación del CETAC y hasta nuevo aviso.

C.14.- Informe relacionado con la solicitud de la compañia HELIJET AVIATION S.A, para la aprobación de tarifas para brindar servicios de vuelos especiales comerciales para las aeronaves con matrícula TI-BIQ, TI-BKH y TI-BKF en ala rotativa.

C.15.- Informe referente con la solicitud de aprobación para operar mediante la figura del Código Compartido en la ruta: Doha, Catar (DOH) – Madrid (MAD) – San José (SJO) y viceversa.

D. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

D.1.- Informe relacionado con la investigación preliminar sobre el pago de intereses generados por el atraso la una factura derivada en la Licitación Pública 2017LA-0000002-0006600001, denominada "*Mejoramiento del Aeródromo de Drake*".

D.2.- Informe relacionado con el archivo a la solicitud de ampliación al certificado de explotación y permiso provisional de operación requerido por la compañía CPEA Flight School sociedad anónima.

D.3.- Informe relacionado con la solicitud de asignación del permiso de uso en precario del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, de la sociedad denominada Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima.

D.4.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía la compañía Coriport sociedad anónima, en contra de los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021, emitidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

D.5.- Informe relacionado con la demanda judicial interpuesta por el señor Francisco Alonso de Jesús Lépiz Camacho contra el Consejo Técnico de Avición Civil.

D.6.- Informe relacionado con el criterio y poder especial para presentar propuesta de conciliación en el expediente número 20-003482-1027-CA, el cual tramita ante el Tribunal Contencioso Administrativo.

D.7.- Informe relacionado con la solicitud de aumento de espacio utilizado para oficina de operaciones, lote de parqueo de equipo y taller en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós a la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima, debido al incremento de operaciones, las cuales generan más necesidades de espacio.

D.8.- Informe relacionado con el finiquito contractual del proyecto denominado "Mejoramiento de los pavimentos de la pista de aterrizaje, plataformas y demarcación horizontal del AIDOQ", correspondiente a la Licitación Pública número 2018LN-000002-0006600001, para ser suscrito entre el CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL y la empresa CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANÓNIMA.

D.9.- Informe relacionado con el finiquito contractual del proyecto denominado "MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE QUEPOS", correspondiente a la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, para ser suscrito entre el CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL y la compañía CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANÓNIMA.

D.10.- Informe final de Investigación Preliminar sobre supuestas irregularidades en el nombramiento del funcionario Ricardo Jiménez Paniagua, en el puesto de jefe del Grupo de Trabajo Investigación de Accidentes, sobre el pago del salario-disponibilidad y la asignación de horarios de los

subordinados.

D.11.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, representada por el señor Carlos Víquez Jara, para la suspensión del certificado de explotación por un plazo de tres meses.

D.12.- Informe relacionado con el archivo del escrito número de ventanilla única 2466-2020 del 07 de octubre de 2020, de la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, mediante el cual, solicita la ampliación al certificado de explotación para brindar servicios de fotografía aérea.

D13.- Informe relacionado con la solicitud de renovación del certificado de explotación de compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima, para brindar servicios de trabajos aéreos, en la habilitación de aviación agrícola, en la modalidad de ala rotativa.

E.- DEPARTAMENTO DE AEROPUERTOS

E.1.- Informe relacionado con el estado actual de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 2

No.0110-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 18:45 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conocen oficios número CETAC-AC-2020-1246 y DGAC-DG-OF-2148-2020 donde se solicita realizar la investigación preliminar sobre el pago de intereses generados por el atraso la una factura derivada en la Licitación Pública 2017LA-0000002-0006600001, denominada "*Mejoramiento del Aeródromo de Drake*", del pago de la factura No 246 del 26 de julio de 2020.

RESULTANDO:

Primero: Que la Dirección General de Aviación Civil promovió la Licitación Pública 2017LN-000002-0006600001, denominada *Mejoramiento del Aeródromo de Drake*, con el objetivo era realizar mejoramiento de la superficie de pista y la nivelación de franjas en función de la seguridad operacional y el cumplimiento de la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Anexo 14 y sus circulares, una vez que los terrenos fueran del Estado.

Segundo: Que mediante artículo nueve de la sesión ordinaria número 49-2017 del 11 de julio de 2017, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó adjudicar la Licitación Pública 2017LN-000002-0006600001, denominada: "*MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE DRAKE*", de la siguiente manera: Consorcio CONDECO – PG – NOVA – Inversiones Luna y Rojas, integrado por las empresas Grupo Condeco VAC Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-379607, Constructora y Consultora PG Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-504143, Desarrolladora Nova Inversiones Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-629913, y Constructora Luna y Rojas Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-381186. El monto adjudicado corresponde a la suma de ¢3.058.354.365,32 (tres mil cincuenta y ocho millones trescientos cincuenta y cuatro mil trescientos sesenta y cinco colones con treinta y dos céntimos), con un plazo de ejecución de 130 días naturales.

Tercero: Que las empresas Constructora Hernán Solís SRL, Also Frutales Sociedad Anónima, Dinaju Sociedad Anónima y JCB Constructora y Alquiler Sociedad Anónima, presentaron recurso de apelación contra el acto de adjudicación ante la Contraloría General de la Republica.

Cuarto: Que mediante resolución número R-DCA-0667-2017 de las catorce horas treinta y cinco minutos del veinticuatro de agosto de 2017, la Contraloría General de la Republica resolvió: 1) rechazar de plano por improcedencia manifiesta por falta de fundamentación los recursos de apelación interpuesta por las empresas Constructora Hernán Solís SRL, Dinaju Sociedad Anónima, y JCB Constructora y Alquiler Sociedad Anónima y de los cuales se da por agotada la vía administrativa y 2) De conformidad con lo establecido en los artículos 1 y 86 de la Ley de Contratación Administrativa y 190 de su Reglamento admitió para su estudio el recurso de apelación presentado por Also Frutales Sociedad Anónima contra el acto de adjudicación.

Quinto: Que mediante resolución número R-DCA-0980-2017 de las doce horas y diecinueve minutos del diecisiete de noviembre de 2017, la Contraloría General de la Republica resolvió 1) Declarar sin lugar el recurso de apelación interpuesta por la empresa Also Frutales Sociedad Anónima en contra el acto de adjudicación y da por agotada la vía administrativa.

Sexto: Que mediante artículo décimo de la sesión ordinaria No 82-2017 del 12 de diciembre de 2017, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó el contrato con el CONDECO – PG – NOVA – Inversiones Luna y Rojas.

Sétimo: Que mediante oficio número DGAC-AJRI-OF-003-2018 del 30 de enero de 2018, el señor Jerry Carvajal Angulo, Encargado de Refrendos Internos de Contratos de la Dirección General de Aviación Civil, aprobó refrendó del contrato de marras.

Octavo: Que mediante orden de servicio No 1, la Unidad de Infraestructura de la Dirección General de Aviación Civil emitió la orden de inicio de los trabajos correspondientes a la licitación a partir del 05 de febrero de 2018.

Noveno: Que la recepción definitiva del proyecto se realizó el 21 de noviembre de 2019, recibiendo las obras a entera satisfacción por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.

Décimo: Con escrito de fecha 13 de agosto de 2020, el Consorcio CONDECO – PG – NOVA – Inversiones Luna y Rojas presentó poder especial para que el señor Carlos Ramírez Barrantes presenta reclamo administrativo para el cobro de intereses, ya que la factura No 246 del 26 de julio de 2019, mediante la cual solicitan el pago por reajuste de precio, fue pagado con 72 días de atraso y la Administración tenía como plazo para hacer el mismo 30 días naturales.

Décimo primero: Mediante artículo quinto de la sesión ordinaria No 79-2020 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil de fecha 28 de octubre de 2020, se acordó lo siguiente:

> *"... 1) Con fundamento en el artículo 34 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, así como lo señalado en el oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0272-2020 del 12 de marzo de 2020, emitido por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, procede el pago de intereses por el monto de ¢1.320.969.32 (un millón trescientos veinte mil novecientos sesenta y nueve colones con treinta y dos céntimos), a favor del Consorcio CONDECO – PG – NOVA – Inversiones Luna y Rojas, integrado por las empresas Grupo Condeco VAC Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-379607, Constructora y Consultora PG Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-504143, Desarrolladora Nova Inversiones Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-629913, y Constructora Luna y Rojas Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-381186, en razón de que la Dirección General de Aviación Civil excedió en 42 días naturales para efectuar el pago de la factura número 246 del 26 de julio de 2019, por un monto de ¢199.475.233,30 (ciento noventa y nueve millones cuatrocientos setenta y cinco mil doscientos treinta y tres colones con treinta céntimos), corresponde a reajuste de precio de los avance de obra del 01 al 12 del proyecto derivado de la Licitación Pública 2017LN-0000002-0006600001 denominada Mejoramiento del Aeródromo de Drake, siendo que el plazo para pagar era de 30 días naturales, no obstante, dicha factura fue pagada hasta el día 72.*
> *2) Siendo que el atraso dado en el pago de la factura número 246 del 26 de julio de 2019, puede desembocar responsabilidad de orden administrativo para el funcionario o funcionarios involucrados, se debe instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que efectué una*

investigación preliminar, por medio de la cual se pueda no solo individualizar a los posibles responsables de la falta que se investiga, sino también determinar la necesidad de continuar con las formalidades del procedimiento, si se encuentra mérito para ello... "

CONSIDERANDO

I. SOBRE LOS HECHOS:

Que, al efecto de dictar la resolución, este Consejo Técnico de Aviación Civil tiene por ciertos los hechos a que se refieren los resultandos anteriores, por constar así en el expediente administrativo que al efecto lleva la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil.

II. SOBRE LOS HECHOS:

Ninguno de interés para el fondo de esta resolución.

II. SOBRE EL FONDO DEL ASUNTO:

Normativa aplicable

El artículo 34 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa señala textualmente lo siguiente:

*"**Artículo 34. - Forma de pago y reconocimiento de intereses.***
La Administración, indicará en su cartel el plazo máximo para pagar, el cual en ningún caso podrá ser superior a treinta días naturales, salvo en el caso de la Administración Central, que dispondrá de un máximo de cuarenta y cinco días naturales. En el caso de proveedores de Pequeñas y Medianas Empresas (PYME) registrados en el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), que han demostrado esa condición según lo dispuesto en el presente reglamento, la Ley N° 8262, Ley de Fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas y sus reglamentos, la Administración Central tendrá un plazo máximo de 30 días para pagar.

El plazo indicado en el párrafo anterior correrá a partir de la presentación de la factura, previa verificación del cumplimiento a satisfacción, de conformidad con lo indicado en el contrato. Una vez transcurrido ese plazo, la Administración, se constituirá en mora automática y el interesado podrá reclamar el pago de intereses sobre el monto adeudado en colones, los cuales serán cancelados aplicando el interés según la tasa básica pasiva del Banco Central a seis meses plazo.

El reconocimiento de intereses se hará, previo reclamo del interesado, mediante resolución administrativa, que será emitida dentro de un plazo de dos meses posteriores a la solicitud. En las contrataciones de obra pública, en que se efectúen pagos por avance de obra, podrá hacerse reconocimientos de intereses por los atrasos en el pago durante el transcurso de la ejecución. ***Posteriormente, si se estableciera que el retardo es imputable a algún***

funcionario, la Administración deberá iniciar las gestiones cobratorias respectivas, con respeto del debido proceso.

Para operaciones en dólares de los Estados Unidos de América los intereses serán cancelados aplicando la tasa de interés internacional referenciado por el Banco Central de Costa Rica (prime rate).

El reclamo de los intereses moratorios prescribirá en un plazo de un año, según las disposiciones contempladas en el Código de Comercio".

Con la presente investigación, se pretende determinar o establecer la eventual responsabilidad administrativa que propiciaron el atraso en el pago de la factura No 246 del 26 de julio de 2019, siendo que el plazo para realizar el mismo era de 30 días naturales, y fue pagada hasta el día 72 días naturales, lo cual generó como consecuencia el pago de los intereses moratorios.

Lo anterior, conforme a las ordenanzas contenidas en los artículos 199 y 203 de la Ley General de Administración Pública, así como las normas relativas a la tutela de la hacienda pública, establecidas en la Ley de Control Interno y la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República.

Así las cosas, y según lo dispone la norma supracitada, se debe llevar a cabo la presente investigación preliminar que permita determinar o identificar a los funcionarios responsables de las acciones u omisiones que dieron origen al pago de intereses por el monto de ¢1.320.969.32 (un millón trescientos veinte mil novecientos sesenta y nueve colones con treinta y dos céntimos), a favor del Consorcio CONDECO – PG – NOVA – Inversiones Luna y Rojas, integrado por las empresas Grupo Condeco VAC Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-379607, Constructora y Consultora PG Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-504143, Desarrolladora Nova Inversiones Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-629913, y Constructora Luna y Rojas Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica 3-101-381186, ya que la Dirección General de Aviación Civil pago en forma atrasada la factura No 246 del 26 de julio de 2019, por un monto de ¢199.475.233,30 (ciento noventa y nueve millones cuatrocientos setenta y cinco mil doscientos treinta y tres colones con treinta céntimos), que correspondía a un reajuste de precio de los avance de obra del 01 al 12 del derivado del proyecto de la Licitación Pública 2017LN-0000002-0006600001 denominada "Mejoramiento del Aeródromo de Drake".

Es por ello que la Administración debe investigar y determinar una eventual responsabilidad por parte de los funcionarios que participan en la tramitación del pago de la factura supracitada, la cual sufrió un atraso de pago de 42 días adicionales ya que los 30 días naturales ya se habían cumplido sin que se hiciera el pago correspondiente, de conformidad con los procedimientos establecidos para estos efectos que a la postre trajo como consecuencia el pago de intereses de conformidad con la normativa aplicable:

1) Ley General de Administración Pública

"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, con relación al vicio del acto, mayor es su deber de conocerlo y apreciarlo debidamente".

2) Código de Trabajo

"Artículo 71.-
Fuera de las contenidas en otros artículos de este Código, en sus Reglamentos y en sus leyes supletorias o conexas, son obligaciones de los trabajadores:
a. Desempeñar el servicio contratado bajo la dirección del patrono o de su representante, a cuya autoridad estarán sujetos en todo lo concerniente al trabajo;
b. Ejecutar éste con la intensidad, cuidado y esmero apropiados, y en la forma, tiempo y lugar convenidos;

Artículo 81.-
Son causas justas que facultan a patrono para dar por terminado el contrato de trabajo:
l. Cuando el trabajador incurra en cualquier otra falta grave a las obligaciones que le imponga el contrato. Es entendido que siempre que el despido se funde en un hecho sancionado también por las leyes penales, quedará a salvo el derecho del patrono para entablar las acciones correspondientes ante las autoridades represivas comunes".

3) Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Decreto Ejecutivo número 36235-MOPT:

El Capítulo V denominado "**De los deberes y obligaciones de los servidores y servidoras",** se establece literalmente en los siguientes artículos:

"Artículo 41. —
Además de las consignadas en los artículos 71 del Código de Trabajo, 39 del Estatuto de Servicio Civil, 50 de su Reglamento, son obligaciones de los servidores(as) del Ministerio:
... 1) Prestar sus servicios personalmente en el Centro de Trabajo en que labore, en forma regular y continua, y cumplir con la jornada de trabajo correspondiente.

... 2) Comenzar sus labores de conformidad con el horario estipulado por este Reglamento. No podrá abandonarlo ni suspenderla sin causa justificada, antes de haber cumplido su jornada de servicio.
... 3) ***Ejecutar, durante toda la jornada laboral, sus labores con la capacidad, dedicación y diligencia que el cargo exija, aplicando todo su esfuerzo para el mejor desempeño de sus funciones.***

Proceso establecido para el pago de facturas según investigación realizada:

De conformidad con lo conversado con las diferentes áreas involucradas, a la hora de gestionar un pago a un contratista se realiza las siguientes acciones:

1. Una vez que el contratista cumple con los requisitos para el pago de la factura, el director del proyecto de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica hace la verificación correspondiente y remite oficio para el pago correspondiente a la Unidad de Financiero.

2. La Unidad de Financiero hace la verificación y si el monto de pago es superior a los ¢80.000.000.00 (ochenta millones de colones) se requiere autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil, por lo que esa Unidad remite un oficio al director general de Aviación Civil para el pago correspondiente.
3. La Dirección procede a remitir la solicitud el pago para conocimiento y aprobación al Consejo Técnico de Aviación Civil.

4. La secretaria del Consejo Técnico de Aviación Civil procede incorporar la gestión dentro de la agenda del CETAC para conocimiento y aprobación por parte de ese órgano colegiado.

5. El Consejo Técnico de Aviación Civil toma el acuerdo de efectuar el pago de la factura.

6. La secretaria del Consejo Técnico de Aviación Civil transcribe el acuerdo en cuestión y notifica a las áreas involucradas el acuerdo, incluyendo a la Unidad de Recursos Financiero.

7. La Unidad de Recursos Financieros ya contando con el acuerdo respectivo, procede a realizar el pago al contratista.

Sobre el procedimiento de pago según el sistema de Gestión

De acuerdo con el sistema de gestión, se logró verificar que el proceso de pago se encuentra determinado en varios procesos, sin que se cuente con un proceso unificado que contemple todas las áreas involucradas para efectuar los pagos respectivos, según se detalla a continuación:

En la **Unidad de Infraestructura Aeronáutica**, el señor Alexander Sánchez, jefe de esa Unidad informo que de acuerdo con el Procedimiento de Gestión de la Unidad de Infraestructura 7P03 denominado "Gestión de la infraestructura aeronáutica" se establece el procedimiento a seguir, según se detalla a continuación:

Etapa de Ejecución del proyecto (Desarrollo Aeroportuario)

Para pagos de avance de obra se pueden considerar los siguientes pasos:

a. El contratista solicita al director de proyecto etapa de ejecución, mediante correo electrónico u oficio, la visita al sitio para la conciliación de cantidades en los renglones de pago.

b. El director de proyecto etapa de ejecución, en conjunto con el director de etapa de Planificación y Supervisor y/o Inspección de la Administración, coordina la visita con el ingeniero responsable de la obra por parte del contratista para el análisis, medición y validación del avance de obra. Esta visita se programa para un máximo de 5 días hábiles posterior a la recepción de la solicitud.

c. Durante la visita, se analizan los avances con base en los renglones de pago establecidos en el contrato y se llega a una conciliación de cantidades. Los resultados se anotarán en la bitácora de obras del CFIA. Además, el director de Proyecto etapa de ejecución y planificación tomarán fotos del estado en el que se encuentra el proyecto como evidencia física.

d. El contratista presenta un oficio remitiendo el informe de avance tomando en cuenta las cantidades acordadas por las partes, adjuntando, además copia de la factura (la original se entrega en Proveeduría Institucional), informe del control de calidad, certificación de la CCSS, certificado de FODESAF y las pólizas de riesgo y responsabilidad civil. La información deberá ser presentada de manera formal mediante un oficio.

e. El director de Proyecto, en conjunto con los diseñadores e inspectores del proyecto por parte de la Administración, realizan el **7F261, Informe de aprobación de pago**.

f. El director de Proyecto etapa de planificación y ejecución verifican la información presentada por el contratista en conjunto con: el Responsable de Control Presupuestario, el jefe del Proceso de Planificación, el jefe del Proceso Desarrollo Aeroportuario, y el jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, estos cuatro últimos firmando con visto bueno para ello utiliza la **7F260, Verificación de información para pago**.

g. El director etapa de ejecución debe preparar el **6F49, Recibido conforme**, el cual debe ir firmado por el director de proyecto etapa de planificación y los diseñadores, con el visto bueno del jefe del Proceso y del jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

• Realizar reportes de avance periódicos, según lo indicado en el Plan de gestión del alcance y el Plan de gestión de las comunicaciones, utilizando el **7F234, Informe de avance.**

• Realizar un control de las adquisiciones (compras y contrataciones), con base en los entregables solicitados en el cartel, los cuales también están indicados en la **7F243, Matriz de trazabilidad de requisitos**.

• Controlar las comunicaciones entre las partes del contrato, de manera que se agilicen los procesos, tomando en cuenta la normativa respectiva (seguimiento).

• Controlar los riesgos del proyecto.

• Elaboración de reuniones con interesados clave del Proyecto.

Por su parte, el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, señalo que dichos pagos se realizan de conformidad con lo que señala el Procedimiento de Gestión Financiera 6P02 denominado "Procedimiento de Gestión Financiera":

2.33. Trámites de pago y Transferencias bancarias por Tesorería Nacional:
Existen diferentes solicitudes para pagos:
• Proveedores
• No media contratación administrativa
• Viáticos y capacitaciones
• Sin afectación presupuestaria y otros
• Planilla, embargos y pensiones
Proveedores
Nota: El PC recibe por parte de la Proveeduría documento de solicitud de compra, revisa la correcta afectación contable y lo traslada al PP.
El PP recibe y revisa la correcta imputación del gasto y la disponibilidad de contenido Presupuestario, lo aprueba el SIFCO y SICOP lo traslada a la Proveeduría Institucional para el proceso de contratación administrativa.
El PP recibe por parte de la Proveeduría orden de compra para aprobación del compromiso presupuestario, donde se indica el proveedor adjudicado.
2.33.1 El funcionario del PC recibe nómina con las facturas de proveedores provenientes de los ejecutores presupuestarios y documentos de soporte, revisa que esté incluida correctamente en el sistema SIFCO.
2.33.2 Se revisa la documentación soporte: entrada de bodega, recibido conforme, orden de compra, certificación de estar al día con la C.C.S.S, sesión de facturas. En caso de que existan sesiones de facturas se debe trasladar mediante oficio a la Asesoría Jurídica para su revisión. **En caso de que una factura supere los ¢80.000.000 de colones debe pasarlo al PT con un cuadro de cálculo del monto a pagar para que el PT lo traslade al CETAC para aprobación**. (La negrita no es del original).
2.33.3 Revisa que el monto a pagar sea menor o igual al monto adjudicado según orden de compra (disponible) además lleva control de los pagos parciales.
2.33.4 En el caso de proyectos de inversión pública el funcionario del PC debe de retener el 10% del avance de obra a todas las facturas cuyo trámite lo indique claramente, registra y retiene multa si es solicitada en los documentos de soporte y lleva control en hoja electrónica por proyecto y orden de compra.
2.33.5 A los tramites de facturas debe de retenerse el 2% de conformidad con normativa del Ministerio de Hacienda. Esto no aplica a las Instituciones exentas por Ley.
2.33.6 Se confecciona la solicitud de pago de cuentas por pagar proveedores en SIFCO.
2.33.7 Traslada al funcionario del PC para revisión de la aplicación de las retenciones del 10% o 2% y multas.
2.33.8 En el caso de que las facturas provengan de compromisos de años anteriores se debe realizar un asiento contable para disminución de dichos compromisos.
2.33.9 Se remite al Proceso de Tesorería para el pago respectivo junto con la nómina y los adjuntos (pasa al 2.33.40)

- **CRITERIO DE LAS UNIDADES INVOLUCRADAS:**

-Unidad de Infraestructura Aeronáutica:

Mediante oficio No DGAC-DA-IA-OF-0084-2021 de fecha 09 de febrero del 2021, los señores Ignacio Acuña Fallas Director de Proyecto y Daniel Calderón Mata, Jefe Planificación Aeroportuaria funcionarios del Proceso de Desarrollo Aeroportuario, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, los cuales señalaron lo siguiente con relación a la tramitación de la Factura No 246 del 26 de julio de 2019, corresponde a la estimación de avance de obra.

- Del Procedimiento Seguido:

Como se explicó ampliamente en el documento DGAC-DA-IA-0084-2021, el procedimiento que se llevó a cabo por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica fue el siguiente:

Desglose del proceso de pago de la factura de reajustes			
Fecha	**Evento/hito**	**Días acumulados desde el momento que se completó los requisitos de factura por parte del contratista.**	**Días acumulados desde el momento que inicia el cobro de interés**
12/6/2019	Presentación del cálculo de reajustes final y correcto por parte del contratista.	-	-
24/6/2019	Aprobación del cálculo por parte del Ing. Aníbal Brenes mediante documento DGAC-IA-OF-0475-2019.	-	-
26/7/2019	Presentación de la factura **#00100001010000000246** con oficio sin número. La misma presentaba el número de exoneración AL-00091395-19, el cual estaba incorrecto.	-	-
31/7/2019	Se recibe documento sin número de oficio, en el cual se solicita que el pago se realice a la cuenta de la empresa líder CONDECO VAC S.A. y no a la cuenta de la financiera Desifyn.	-	-
1/8/2019	El Sr. Carlos Ramírez Barrantes, presentó nuevamente factura #00100001010000000246 con oficio sin número. La misma presentaba el número de exoneración AL-00036118-19, el cual estaba correcto.	-	-

Desglose del proceso de pago de la factura de reajustes			
Fecha	**Evento/hito**	**Días acumulados desde el momento que se completó los requisitos de factura por parte del contratista.**	**Días acumulados desde el momento que inicia el cobro de interés**
7/8/2019	Contratista presenta orden de compra 2328 original, para el pago de reajustes. EN ESTE MOMENTO SE COMPLETAN LOS DOCUMENTOS PARA EL PAGO DE LA FACTURA POR PARTE DEL CONTRATISTA.	-	-
8/8/2019	***Coordinador de infraestructura aprueba y firma la remisión de la factura #00100001010000000246.***	1,00	-
9/8/2019	Infraestructura a espera de oficio de proveeduría	2,00	-
10/8/2019		3,00	-
11/8/2019		4,00	-
12/8/2019	Proveedor institucional realiza oficio aclarando la posterioridad de la orden de compra ante la factura 00100001010000000246.	5,00	-
13/8/2019	***Infraestructura entrega factura a Departamento de Recursos Financieros*** (financiero) mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-625-2019.	6,00	-
14/8/2019	Trámite de factura en financiero.	7,00	-
15/8/2019	Trámite de factura en financiero.	8,00	-
16/8/2019	Trámite de factura en financiero.	9,00	-
17/8/2019	Trámite de factura en financiero.	10,00	-
18/8/2019	Trámite de factura en financiero.	11,00	-
19/8/2019	Trámite de factura en financiero.	12,00	-
20/8/2019	Trámite de factura en financiero.	13,00	-
21/8/2019	Trámite de factura en financiero.	14,00	-

Desglose del proceso de pago de la factura de reajustes			
Fecha	**Evento/hito**	**Días acumulados desde el momento que se completó los requisitos de factura por parte del contratista.**	**Días acumulados desde el momento que inicia el cobro de interés**
22/8/2019	Financiero solicita de manera verbal vía telefónica, que se incluya en el oficio de remisión de la factura el cuadro resumen de revisión de cálculos de contratista y se vuelva a presentar en Departamento de Recursos Financieros de manera formal, es por lo que se crea al oficio DGAC-DA-IA-OF-684-2019.	15,00	-
23/8/2019	Infraestructura aclara la revisión de cálculos de reajustes a Departamento de Recursos Financieros mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-684-2019, incluyendo el cuadro resumen de revisión de cálculos de contratista y el formulario 7F260, el cual verifica la información para pago.	16,00	-
24/8/2019	Trámite de factura en financiero.	17,00	-
25/8/2019	Trámite de factura en financiero.	18,00	-
26/8/2019	Trámite de factura en financiero.	19,00	-
27/8/2019	Trámite de factura en financiero.	20,00	-
28/8/2019	Trámite de factura en financiero.	21,00	-
29/8/2019	Trámite de factura en financiero.	22,00	-
30/8/2019	Trámite de factura en financiero.	23,00	-
31/8/2019	Trámite de factura en financiero.	24,00	-
1/9/2019	Trámite de factura en financiero.	25,00	-
2/9/2019	Trámite de factura en financiero.	26,00	-

Desglose del proceso de pago de la factura de reajustes			
Fecha	**Evento/hito**	**Días acumulados desde el momento que se completó los requisitos de factura por parte del contratista.**	**Días acumulados desde el momento que inicia el cobro de interés**
3/9/2019	Departamento de Recursos Financieros solicita vía correo, información en digital para que puedan proceder con la redacción de documentos financieros. Ver correo adjunto. Infraestructura, vía correo electrónico (ver adjunto) entrega la siguiente información: -Entrega a oficio DGAC-DA-IA-OF-715-2019 en Word a Departamento de Recursos Financieros. -Entrega cálculo con desglose de monto final de reajustes, en formato Excel. -Aporta de estimación de reajustes a Departamento de Recursos Financieros mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-715-2019 en formato WORD.	27,00	-
4/9/2019	Trámite de factura en financiero.	28,00	-
5/9/2019	Trámite de factura en financiero.	29,00	-
6/9/2019	***Trámite de factura en Departamento de Recursos Financieros, día en el que se cumplen los 30 días desde el momento en el que el contratista completo los requisitos de la factura.***	30,00	-
7/9/2019	Trámite de factura en financiero.	31,00	1,00
8/9/2019	Trámite de factura en financiero.	32,00	2,00
9/9/2019	Trámite de factura en financiero.	33,00	3,00
10/9/2019	Trámite de factura en financiero.	34,00	4,00
11/9/2019	Trámite de factura en financiero.	35,00	5,00
12/9/2019	Trámite de factura en financiero.	36,00	6,00
13/9/2019	Trámite de factura en financiero.	37,00	7,00
14/9/2019	Trámite de factura en financiero.	38,00	8,00
15/9/2019	Trámite de factura en financiero.	39,00	9,00
16/9/2019	Trámite de factura en financiero.	40,00	10,00

Desglose del proceso de pago de la factura de reajustes			
Fecha	**Evento/hito**	**Días acumulados desde el momento que se completó los requisitos de factura por parte del contratista.**	**Días acumulados desde el momento que inicia el cobro de interés**
17/9/2019	Trámite de factura en financiero.	41,00	11,00
18/9/2019	Trámite de factura en financiero.	42,00	12,00
19/9/2019	Trámite de factura en financiero.	43,00	13,00
20/9/2019	Trámite de factura en financiero.	44,00	14,00
21/9/2019	Trámite de factura en financiero.	45,00	15,00
22/9/2019	Trámite de factura en financiero.	46,00	16,00
23/9/2019	Trámite de factura en financiero.	47,00	17,00
24/9/2019	Trámite de factura en financiero.	48,00	18,00
25/9/2019	Trámite de factura en financiero.	49,00	19,00
26/9/2019	Trámite de factura en financiero.	50,00	20,00
27/9/2019	Trámite de factura en financiero.	51,00	21,00
28/9/2019	Trámite de factura en financiero.	52,00	22,00
29/9/2019	Trámite de factura en financiero.	53,00	23,00
30/9/2019	Trámite de factura en financiero.	54,00	24,00
1/10/2019	Trámite de factura en financiero.	55,00	25,00
2/10/2019	Trámite de factura en financiero.	56,00	26,00
3/10/2019	Trámite de factura en financiero.	57,00	27,00
4/10/2019	Trámite de factura en financiero.	58,00	28,00
5/10/2019	Trámite de factura en financiero.	59,00	29,00
6/10/2019	Trámite de factura en financiero.	60,00	30,00
7/10/2019	Trámite de factura en financiero.	61,00	31,00
8/10/2019	Trámite de factura en financiero.	62,00	32,00
9/10/2019	Trámite de factura en financiero.	63,00	33,00
10/10/2019	Trámite de factura en financiero.	64,00	34,00
11/10/2019	Trámite de factura en financiero.	65,00	35,00
12/10/2019	Trámite de factura en financiero.	66,00	36,00
13/10/2019	Trámite de factura en financiero.	67,00	37,00
14/10/2019	Trámite de factura en financiero.	68,00	38,00
15/10/2019	Trámite de factura en financiero.	69,00	39,00
16/10/2019	Trámite de factura en financiero.	70,00	40,00
17/10/2019	Trámite de factura en financiero.	71,00	41,00

Desglose del proceso de pago de la factura de reajustes			
Fecha	**Evento/hito**	**Días acumulados desde el momento que se completó los requisitos de factura por parte del contratista.**	**Días acumulados desde el momento que inicia el cobro de interés**
18/10/2019	**Pago de la factura al contratista**	**72,00**	**42,00**

Los motivos que generaron dicho atraso.

Los motivos que generaron dicho atraso son ajenos a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, pues como se muestra en el apartado **DEL PROCEDIMIENTO SEGUIDO** del presente documento, el tiempo en el que se entregó la factura a Departamento de Recursos Financieros fue de 6 días naturales o en su defecto 3 días hábiles.

Funcionarios que tuvieron participación en dicho trámite.

En el trámite de la factura #00100001010000000246, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica llevo a cabo la metodología de pago establecida en el sistema de gestión de calidad, donde el procedimiento a seguir por parte de Infraestructura Aeronáutica para pago comienza cuando la factura es recibida por la Unidad ya sea de manera física o digital y finaliza una vez que es remitida de manera formal y con todos los documentos pertinentes al Departamento de Recursos Financieros (financiero).

Como se indicó anteriormente, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, trasladó en días hábiles la factura a financiero y una vez realizado esto, no tuvo más participación en el trámite. Desconociendo los funcionarios que pudieron tramitar la factura en sus instancias posteriores como lo son Departamento de Recursos Financieros y Consejo Técnico de Aviación Civil.

Por último, si se requiere conocer la persona que recibió la información física en cada unidad, se puede consultar en expediente los oficios de referencia del presente documento, y aquellos de remisión al CETAC que haya generado el departamento financiero.

- **Unidad de Recursos Financieros:**

-Mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0104-2021 de fecha 03 de febrero de 2021, la señora Sary Alpízar Peña, jefe a.i de la Unidad de Recursos Financieros, indicó lo siguiente:

Sobre la Trazabilidad de la factura N° 246 presentada por Consorcio Grupo Condeco Vac S.A. a la Unidad de Recursos Financieros:

- Que el oficio DGAC-DA-IA-OF-0625-2019 el cual contenía en asunto "recibo conforme N°2, Grupo CONDECO VAC S.A. fue recibido en la Unidad de Recursos Financieros el 13/08/2019. (Nuria Flores).

- Que fue recibida en el Proceso de Contabilidad el 14/08/2019. (Sonia Güemez).
- Que el 21/08/2019 fue trasladada al Proceso de Tesorería para elaborar el oficio dirigido a la Dirección y al CETAC en donde se comunica que se han revisado los aspectos contables y se recomienda la aprobación del monto a cancelar por parte de las firmas mancomunadas. (Este oficio lo solicitó la secretaria del Consejo verbalmente) (Mayela Solórzano -Maribel Matiew).
- Que el 26/08/2019 se elaboró el oficio DGAC-DFA-OF-871-2019 (Mayela Solórzano).
- Que el 27/08/2019 fue entregado a la Dirección General para su envío al CETAC (Nuria Flores).
- Que el 27/08/2019 fue recibida en el CETAC.
- Que ese mismo día se recibió llamada telefónica por parte de la señora secretaria del Consejo, donde indica que el oficio de la Dirección no lo recibe e instruye a la funcionaria encargada de la redacción del oficio para que le hiciera cambios porque no le parecía su redacción. (Maribel Matiew- Mayela Solórzano).
- Que el 04/09/2019 se hizo otro nuevo oficio con los cambios solicitados oficio DGAC-DFA-OF-910-2019. (Mayela Solórzano).
- Que se recibe una segunda instrucción por parte de la secretaria del CETAC indicando otro cambio en el oficio. (Maribel Matiew- Mayela Solórzano).
- Que el 16/09/2019 se hace otro oficio, DGAC-DFA-OF-944-2019 y fue enviado ese mismo día a la Dirección General y también recibido en el CETAC. (Maribel Matiew- Mayela Solórzano).
- Que el oficio fue conocido ante el CETAC el 24/09/2019.
- Que con fecha 16/10/2019 el CETAC elabora el acuerdo CETAC-AC-2019-1160. (Maribel Matiew).
- Que el 18/10/2019 mediante una transferencia se paga al Grupo CONDECO VAC S.A. la factura N°246. (Karen Solórzano).

CONSIDERACIONES FINALES:

Una vez efectuada la presente investigación se determina lo siguiente:

1. De conformidad con el oficio No DGAC-DA-IA-OF-0084-2021, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, consigna que recibió la factura #246 a partir del día 01 de agosto de 2019 y es hasta el día 13 de agosto de 2019 que la Unidad de Recursos Financieros recibe el oficio No DGAC-DA-IA-OF-625-2019 donde se solicita el pago de la misma; es decir se tardó aproximadamente 12 días naturales, para realizar dicho traslado, esto de conformidad con el procedimiento 7P03.

2. Que mediante oficio # DGAC-DFA-RF-TE-OF-0104 de fecha 03 de febrero de 2021, la Jefe a.i. Sary Alpízar, manifiesta que desde el día 21 agosto de 2019 la Unidad de Recursos Financieros procedió a elaborar un primer oficio sin número donde se recomendaba la aprobación del pago de la factura #246; no obstante, ese mismo día la señora Maribel Mathiew Campos que en ese momento ocupaba el puesto de secretaria del Consejo Técnico, le solicitó en forma verbal a la funcionaria Mayela Solórzano de Recursos Financieros que le enviará dicho oficio para su revisión; es hasta el día 26 de agosto de ese mismo año que esta Unidad elabora el primer oficio con el número DGAC-DFA-OF-871-2019 donde se recomienda aprobar el pago de dicha factura; posteriormente se hizo un segundo oficio con el número DGAC-DFA-OF-910-2019 de fecha 04 de agosto de 2019, los cuales a solicitud verbal de la señora Mathiew Campos fueron corregidos de nuevo y es hasta el día 16 agosto de ese mismo año que ésta hace el último oficio con el número DGAC-DFA-OF-944-2019, el cual fue aprobado por el CETAC el día 24 de agosto de 2019; con lo cual para ese momento ya habían transcurrido 50 días naturales desde la presentación de la factura antes citada.

3. Que con fecha 16 de octubre de 2019 el Consejo Técnico de Aviación Civil, la secretaría del CETAC elabora el acuerdo CETAC-AC-2019-1160 donde aprueba realizar el pago de la factura # 246 y es hasta el 18 de octubre de 2019 mediante una transferencia hecha por la Unidad de Recursos Financieros que se paga al Grupo CONDECO VAC S.A. la factura de marras, fecha en la cual se contabilizaban 72 días naturales desde su presentación hasta su pago final.

CONCLUSIONES:

1.- Que la tramitación de la factura # 246 inició en la Unidad de Infraestructura Aeronáutica como Unidad ejecutora de este proyecto, donde se observa que hubo un atraso de aproximadamente 13 días naturales; no obstante, se observa que posterior a este plazo tanto la Unidad de Recursos Financieros, la Dirección General y la secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil, se vieron involucrados en el atraso en el pago de dicha factura de 72 días luego de su presentación y que termino con el pago de intereses por dicho atraso.

2.- De conformidad con los antecedentes que forman parte de dicha investigación, se evidencia con claridad que el plazo establecido por el artículo 34 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, donde se establece que el mismo no podrá ser superior a 30 días naturales, salvo en el caso de la Administración Central, que dispondrá de un máximo de 45 días naturales; nunca fueron cumplidos por la Administración ya que en promedio se tardó 72 días naturales para hacer el pago de dicha factura, lo cual trajo como consecuencia que la Administración tuviese que cancelar el pago de los intereses por el atraso en la tramitación de la misma.

3.- Que la prueba documental que consta en el expediente (oficio No DGAC-DFA-RF-TE-OF-0104 de fecha 03 de febrero de 2021) señala que la señora Maribel Mathiew Campos, secretaria que ocupaba en ese momento el puesto de secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil, solicitó en forma verbal a la Unidad de Recursos Financieros en tres ocasiones realizar cambios al oficio que iba dirigido a la Dirección General y posteriormente al CETAC, lo cual evidencia que provocó el atraso en la gestión de pago de dicha factura. Por otro lado, no existe prueba documental o testimonial de parte de la señora Maribel Mathiew Campos, ya que la misma se acogió a su pensión y no es funcionaria de la Institución, por lo cual, para efectos de resolver este asunto, no se cuenta con mayores elementos de prueba que los que constan en este expediente.

4.- Que existen debilidades en el sistema de gestión con respecto al procedimiento que debe realizarse para el pago de alguna factura como se presentó en este caso; si bien es cierto, existe un proceso muy escueto por parte

de la Unidad de Infraestructura y uno general para la Unidad de Recursos Financieros, lo cierto del caso es que no existe un procedimiento integral que permita determinar las competencias, plazos y responsabilidades de todas las áreas involucradas (Unidad Ejecutora, Unidad de Recursos Financieros, Dirección General, secretaria del Consejo Técnico de Aviación Civil) para el pago de las facturas que se tramiten en esta Institución, de manera que sean pagadas dentro de los 30 días naturales que señala el artículo 34 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

5.- Esta situación irregular de parte de la secretaría del Consejo Técnico, al solicitar en tres ocasiones a la Unidad de Recursos Financieros los cambios en dichos oficios, provocó que el Consejo Técnico de Aviación Civil, aprobará el pago de la factura # 246 hasta el día 24 de agosto de 2019 cuando ya habían transcurrido 50 días naturales desde la presentación de la misma; y es hasta el 18 de octubre de 2019 mediante una transferencia hecha por la Unidad de Recursos Financieros, que se le realiza el pagó al Grupo CONDECO VAC S.A., cumpliendo en esa fecha con 72 días naturales desde la presentación de la misma a la Administración.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en las consideraciones de hecho analizadas y los oficios que sirven de base para la investigación preliminar hecha por Unidad de Asesoría Jurídica; se acuerda:

1.- Que la Dirección General designe al proceso de sistema de aseguramiento de la gestión de calidad (SAGEC) para que realice un nuevo procedimiento para el pago de cualquier factura que correspondan a proyectos constructivos o contrataciones de bienes o servicios tal y como lo señala el artículo 34 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, donde se determinen plazos y responsabilidades de las Unidades que deben participar en este procedimiento.

2.- Con relación a los funcionarios involucrados en este procedimiento, señora Maribel Mathiew Campos, secretaria que ocupaba en ese momento el puesto de secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil y los señores Ronald Romero y señora Mayela Solorzano por parte de la Unidad de Recursos Financieros, se les debe indicar que no se debe aceptar devoluciones verbales de ningún tipo, ya que las mismas no están establecidas en ningún procedimiento; máxime tratándose de gestiones con plazos establecidos por el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa como se presentó en este caso; por lo cual se les debe informar que de volver a incurrir en este tipo de acciones se procederá con la apertura de un procedimiento administrativo por faltas al deber como funcionario público de esta Institución.

3.- A los funcionarios de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, señores Alexander Sánchez Mora, Ignacio Acuña Fallas y Daniel Calderón Mata que se vieron involucrados en este proyecto, se le recomienda implementar un procedimiento interno donde se establezca un plazo corto para revisión y trámite de cualquier factura que no generen atrasos como los que se presentaron en este caso de aproximadamente 13 días naturales, para no volver a incurrir en atrasos que perjudiquen a los contratistas.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

No. 0111-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 20:20 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce solicitud de exoneración del registro de marca por medios electrónicos, a favor del (la) servidor (a) Jimmy Campos Murillo, portador de la cédula de identidad número 2-594-614, con fundamento en el artículo 64 inciso a) del Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

RESULTANDO

PRIMERO: Mediante el documento con número de oficio DGAC-DSNA-ATM-RDC-OF-008-2022 de fecha 04 de enero de 2022, se solicita el estudio de exoneración de marca a favor del funcionario Jimmy Campos Murillo, cédula 2-594-614, lo anterior de conformidad con el artículo 64 inciso a) del Reglamento Autónomo de Servicios del MOPT, para que se realizara un estudio de Exoneración de Marca aplicando la norma mencionada.

SEGUNDO: Que la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos efectuó un análisis de la petición y emitió el oficio DGAC-DFA-RH-OF-102-2022 de fecha 22 de marzo del 2022 con resultado favorable.

TERCERO: Por medio del oficio número DGAC-DG-OF-319-2022, del 22 de febrero del 2022, el Sr. Álvaro Vargas Segura, director general de la Dirección General de Aviación Civil, aplicando la Circular número DGAC-DG-CIR-31-2015 de 29 de julio de 2015 remitió al Consejo Técnico la gestión recomendando la exoneración del registro de asistencia, a favor del (la) servidor (a) Jimmy Campos Murillo, en razón de verificar que contaba con los requisitos establecidos al efecto.

CONSIDERANDO

I- Que este Consejo Técnico de Aviación Civil conoció el asunto presentado por la Dirección General para exonerar del registro de asistencia al servidor (a) Jimmy Campos Murillo, al cual se verificó además que obtuvo el aval de la jefatura inmediata y cumplió con lo dispuesto en el Artículo 64 del Reglamento Autónomo de Servicios del MOPT (Decreto Ejecutivo 36235-MOPT del 05 de julio de 2010), el cual indica taxativamente los supuestos en los cuales se podrá eximir del registro de asistencia por medios electrónicos, a los funcionarios, el inciso a) establece:

> *"Artículo 64: El Ministro de acuerdo a las disposiciones internas y a solicitud de la jefatura respectiva, podrá eximir de la obligación de registrar la asistencia a la entrada y salida del trabajo en los siguientes casos:*
>
> *a) "A los servidores(as) que posean como mínimo quince años de servicio para el Ministerio o veinte años de servicio en la Administración Pública".*

En consecuencia, dado que en el presente caso el (la) servidor (a) Jimmy Campos Murillo, cumplió con todos los requisitos, y cuenta con el visto bueno del Sr. Jeffrey Ríos Córdoba, jefe Centro Control Radar, mediante el oficio DGAC-DSNA-ATM-RDC-OF-008-2022 de fecha 04 de enero de 2022, reúne los requisitos

exigidos para tal fin.

II- De igual manera es importante indicar que cuando se trata de funcionarios no adscritos al Régimen de Servicio Civil, la exoneración de marca se somete a conocimiento y decisión del Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con el Pronunciamiento C-034-2003 de fecha 11 de febrero de 2003 de la Procuraduría General de la República, el cual en lo conducente señala sobre el órgano competente:

> *"Ahora bien, resta aclarar si las atribuciones que se confieren al ministro tratándose del personal cubierto por el régimen de Servicio Civil, deben ser ejercidas, cuando se trate de servidores excluidos del régimen, por el Consejo Técnico de Aviación Civil o por la Dirección General de Aviación Civil. A nuestro juicio, es al primero de dichos órganos a quien corresponde ejercer esa competencia, pues si bien tanto el Consejo como la Dirección General son órganos desconcentrados del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Dirección General se encuentra subordinada al Consejo".*

III- Que con fundamento en lo dispuesto por el artículo 65 del Decreto Ejecutivo número 36235-MOPT se establece:

> *"Artículo 65: La exención del registro de marca de asistencia, se considera como un beneficio, lo cual, de ninguna manera faculta al servidor para una asistencia irregular a su trabajo. Este beneficio podría ser suspendido o revocado por la Administración, previa oportunidad de defensa del servidor, por asistencia irregular o porque la evaluación de sus servicios sea inferior a "muy bueno". Una vez revocado el beneficio el servidor(a) podrá solicitarlo de nuevo transcurrido el año de la suspensión, siempre que cumpla con los requisitos estipulados en este Reglamento para su otorgamiento"*

Al respecto, la Sala Constitucional mediante Resolución número 8996-2000 de las 09:23 horas del 13 de octubre del 2000 y reiterada por la resolución número 4114-2006 de las 16:06 horas del 28 de marzo del 2006, señaló lo siguiente: (...)

> *"Asimismo, la exención de marcar tarjeta de control de asistencia no constituye un derecho, sino un beneficio que la institución brinda a ciertos trabajadores y cuya procedencia en este caso, así como la validez del acto administrativo constituyen, como se dijo, un asunto de mera legalidad."*

IV- Que dado lo anterior, una vez verificado el cumplimiento de la correspondiente normativa accede al otorgamiento del beneficio de exoneración de registro de marca al solicitante.

Por tanto,

De conformidad con las consideraciones y citas normativas mencionadas.

El CONSEJO TECNICO DE AVIACIÓN CIVIL,
RESUELVE:

1- Otorgar el beneficio de exoneración del registro de marca por medios electrónicos, al funcionario (a) Jimmy Campos Murillo, portador de la cédula de identidad número 2-594-614, a partir del día 15 de marzo del 2022.

2- Se instruye a la Dirección General de Aviación Civil para realizar las gestiones administrativas pertinentes.
3- Notifíquese al correo electrónico jcamposm@dgac.go.cr con copia a jrios@dgac.go.cr

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 4

No.0112-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 20:26 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce solicitud de permiso sin goce de salario de la funcionaria Amelia Salas Ocampo, cédula de identidad 4-0177-0881, a partir del 01 de mayo del 2022 y hasta por un año, al amparo de artículo 33, inciso c) numeral 2 parte i), del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil.

RESULTANDO

1. Que mediante nota de fecha 23 de febrero 2022, con el visto de su jefatura inmediata Fernando Naranjo Elizondo, Jefe Depto. Servicios de Navegación Aérea, la funcionaria Amelia Salas Ocampo, cédula de identidad 4-0177-0881, solicita un permiso sin goce de salario por motivos de enfermedad según Oficio DGAC-DSNA-OF-0116-2022, de fecha 21 de marzo de 2022, del Depto. Servicios de Navegación Aérea, (Certificación del Dr. Pedro Ramírez, Médico de la Empresa y Oficio DGAC-DSNA-FH-OF-005-2022, de la Sra. Vivian Fallas Rojas, Gestora Factores Humanos), por un período de un año, a partir del 16 de abril del 2022, amparado en el artículo 33, incido c) numeral 2 parte i) del Reglamento al del Estatuto de Servicio Civil.

2. Que mediante oficio DGAC-DSNA-FH-OF-005-2022 de fecha 21 de marzo, firmado por la Sra. Vivian Fallas Rojas, Gestora Factores Humanos, indica que a la funcionaria Amelia Salas Ocampo, después de su valoración se recomienda .... Valorar con la Dirección el permiso sin goce de salario que ha solicitado, ya que la recomendación principal para situaciones de fatiga y /o estrés es el descanso prolongado, que le permita retomar fuerza, energía y recursos emocionales.

CONSIDERANDO

I. Que de conformidad con al amparo de artículo 33, inciso c) numeral 2 parte i), del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil se establece, en lo que interesa:

> ***"Artículo 33.-Podrán disfrutar de licencia ocasional de excepción, de conformidad con los requisitos y formalidades que en cada dependencia establezca el Reglamento Autónomo de Servicio, y sujetos a los siguientes procedimientos y condiciones (...)***
>
> ***c) Las licencias sin goce de salario hasta por un mes podrán concederse mediante resolución interna firmada por el ministro, Viceministro, o el máximo jerarca de la Institución respectiva, mientras que las licencias mayores de un mes podrán concederse con apego estricto a las disposiciones siguientes:***
>
> ***2)Un año para: i) asuntos graves de familia tales como enfermedad, convalecencia tratamiento médico cuando así lo requiera la salud del servidor,.*** (El original no está en negrita)

ACTA No. 31-2022

II. Que con vista en la normativa que informa estas solicitudes, una vez analizadas las razones que argumenta la solicitante, y en vista de que se cuenta con el aval de su jefatura Sr. Fernando Naranjo Elizondo, habiendo sido cumplidos los requisitos internos y trámites correspondientes.

POR TANTO,

De conformidad con las consideraciones y citas normativas indicadas.

El Consejo Técnico de Aviación Civil
RESUELVE:

1-Conceder la licencia del permiso sin goce de salario a la Señora Amelia Salas Ocampo, cédula de identidad 4-0177-0881 en su puesto No. 380292, Supervisor ATM A.

2-La vigencia de esta licencia sin goce de salario rige a partir del 01 de mayo del 2022 al 30 de abril 2023, un año.

NOTIFIQUESE;

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 5

No.0113-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 20:26 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce solicitud de permiso sin goce de salario a nombre del funcionario Marco Antonio López Zeledón, **cédula de identidad 01-1033-0981,** a partir del **17 de mayo de 2022** por un período de seis meses por asuntos personales, al amparo de artículo 33, inciso c) numeral 1), del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil.

RESULTANDO

3. Que mediante oficio DGAC-DG-SSP-OF-0052-2022 de fecha de abril 2022, el funcionario Marco Antonio López Zeledón, cédula de identidad 01-1033-0981, solicita se le otorgue un permiso sin goce de salario, a partir del 17 de mayo de 2022 por período de seis meses, en el puesto en propiedad N° 380320 clase, Supervisor ATM B, ocupando el cargo de Encargado del Programa de Seguridad Operacional del Estado SSP. El funcionario solicita el permiso por asuntos personales.

4. Que mediante correo de fecha 04 de mayo 2022 la Dirección General solicita se realicen las gestiones correspondientes para el trámite del permiso solicitado por el señor López Zeledón, por lo que se entiende que se cuenta con el visto bueno de la Dirección General como jefatura inmediata del servidor.

CONSIDERANDO

I. Que de conformidad con el artículo 33, inciso c) numeral 4, del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil se establece, en lo que interesa:

a. **"Artículo 33.-Podrán disfrutar de licencia ocasional de excepción, de conformidad con los requisitos y formalidades que en cada dependencia establezca el Reglamento Autónomo de Servicio, y sujetos a los siguientes procedimientos y condiciones (…)**

c) Las licencias sin goce de salario hasta por un mes podrán concederse mediante resolución interna firmada por el ministro, Viceministro, o el máximo jerarca de la Institución respectiva, mientras que las licencias mayores de un mes podrán concederse con apego estricto a las disposiciones siguientes:

1) Seis meses para asuntos personales del servidor, esta licencia podrá ser prorrogada hasta por seis meses más en casos muy especiales a juicio del Ministro o máximo jerarca de la institución.

II. Que en virtud de la instrucción de la Dirección General para tramitar el permiso sin goce de salario se asume su aval para otorgar la licencia al señor López Zeledón.

III. Que con vista en la normativa que regula estas solicitudes, por asuntos personales del funcionario validadas por la Dirección General.

POR TANTO,

Habiendo sido cumplidos los requisitos internos y trámites correspondientes.

El CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

RESUELVE:

1- Conceder permiso sin goce de salario al Sr. Marco Antonio López Zeledón, cédula de identidad 1-1033-0981 en su puesto No. 380320, Clase Supervisor ATM B.

2- **La vigencia de esta licencia** rige a partir del 17 de mayo del 2022 y hasta el 17 de noviembre del 2022, (seis meses).

NOTIFIQUESE;

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 6

No.0114-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 20:50 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Resultandos

Se conoce el archivo a la solicitud de ampliación al certificado de explotación y permiso provisional de operación requerido por la compañía CPEA Flight School sociedad anónima, mediante escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números 0088-2022 y 0242-2022 del 12 y 25 de enero de 2022, respectivamente.

Primero: Que mediante resolución número 57-2016 18 de marzo del 2016, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía CPEA Flight School sociedad anónima, renovación al certificado de explotación para brindar servicios de escuela de enseñanza aeronáutica. Los cursos aprobados son: Teórico y Práctico Privado-Avión, Teórico y Práctico Comercial-Avión y Habilitación de vuelo por instrumentos-Avión e instrucción práctica y teórica a estudiantes de aviación, para la habilitación de licencias bimotor. Adicionalmente, mediante la resolución número 169-2016 del 13 de octubre de 2016, la Administración efectuó la siguiente corrección:

> *"Modificar la resolución 57-2016 de las 16:40 horas del 18 de marzo del 2016, para que se modifique el certificado de explotación empresa CPEA FLIGHT SOCIEDAD ANONIMA, cédula de persona jurídica número 3-101-585913, representada por el señor Hugo Mirada Sánchez, cédula de identidad 4-0159-0559, en calidad de Apoderado Generalísimo sin límite de suma, en el sentido de que se "cancele la habilitación del Instrucción practica para habilitación bimotor" En todo lo demás se mantiene incólumes".*

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0088-2022 del 12 de enero de 2022, el señor Hugo Miranda Sánchez, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía CPEA Flight School sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, ampliación al certificado de explotación de su representada, para brindar los servicios de instrucción práctica en multimotor. Adicionalmente, mediante oficio numero 0242-2022 del 25 de enero de 2022, la compañía CPEA Flight School sociedad anónima cumplió con la totalidad de requisitos requeridos para la solicitud de ampliación al certificado de explotación.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-GCT-OPS-OF-072-2022 del 15 de febrero de 2022, los señores Walter Bowyer Escalante y Erick Sagrera Peña, funcionarios de la Unidad de Operaciones, en lo que interesa indicaron:

> *"En seguimiento a su oficio de referencia se procede a informarle, que CPEA Flight School S.A. mantiene con el área técnica de esta DGAC un proceso de certificación para incorporar una aeronave multimotor, mediante modalidad de arrendamiento especial, el cual se encuentra en los términos finales de cierre de Fase IV, proceso que además ha cumplido con los requisitos técnicos de Arrendamiento Especial de forma Satisfactoria.*

Por lo anterior, esta Unidad de Operaciones Aeronáuticas asi como el Gerente de Proyecto para aprobación de dicha solicitud, manifiestan no tener inconveniente técnico para que se le autorice a CPEA Flight School S.A. continuar con la aprobación de su solicitud de Ampliación a su Certificado de Explotación, asi como, un permiso provisional de operación en su modalidad de Instrucción Practica Multimotor".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-0102-2022 del 18 de abril de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendó:

*"En este caso, la compañía CPEA solicita al CETAC, el servicio de instrucción práctica en multimotor, (instrucción práctica en **avión tipo** multimotor) por lo que esta Unidad es del criterio que lo solicitado por la compañía CPEA no conlleva a realizar una ampliación al certificado de explotación por cuanto lo solicitado ya está incluido en el acuerdo el cual indica: "...Los cursos aprobados son: Teórico y **Práctico Privado-Avión**, Teórico y **Práctico Comercial-Avión**... "*

Por lo anterior, la gestión solicitada por la compañía debe considerarse como una nueva habilitación en las especificaciones técnicas de la compañía y por ende la autorización de las tarifas por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

En concordancia con lo anterior, se realizó la consulta a la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, donde el señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad indicó por correo electrónico:

"...respecto a su consulta le comento, Multimotor es una aeronave con 2 o más motores, en este caso la resolución aclara que es en ala fija, la diferencia es que pasa de uno a dos motores por lo que coincido que no es necesario una ampliación al certificado."

Por todo lo anterior, se recomienda archivar la solicitud de la compañía CPEA FLIGHT SCHOOL S.A para brincar los servicios de instrucción práctica en Multimotor, en virtud que esta no corresponde a una ampliación al certificado de explotación, dado que el servicio solicitado ya está implicito dentro del certificado que actualmente posee la compañía.

Finalmente, es importante indicar que mediante informe DGAC-DSO-TA-INF-071-2022 con fecha del 29 de marzo del 2022, se recomendaron las tarifas para avión tipo multimotor a raíz de una solicitud independiente de la compañía ante el Consejo Técnico de Aviación Civil".

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 la solicitud de ampliación al certificado de explotación, requerido por la compañía CPEA Flight School sociedad anónima, mediante escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números 0088-2022 y 0242-2022 del 12 y 25 de enero de 2022, respectivamente; para brindar los servicios de instrucción práctica en multimotor.

En este sentido, mediante resolución número 57-2016 18 de marzo de 2016, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía CPEA Flight School sociedad anónima, renovación al certificado de explotación para brindar servicios de escuela de enseñanza aeronáutica. Los cursos aprobados son: Teórico y Práctico Privado-Avión, Teórico y Práctico Comercial-Avión y Habilitación de vuelo por instrumentos-Avión e instrucción práctica y teórica a estudiantes de aviación, para la habilitación de licencias bimotor. Adicionalmente, mediante la resolución número 169-2016 del 13 de octubre de 2016, la Administración efectuó la siguiente corrección:

> *"Modificar la resolución 57-2016 de las 16:40 horas del 18 de marzo del 2016, para que se modifique el certificado de explotación empresa CPEA FLIGHT SOCIEDAD ANONIMA, cédula de persona jurídica número 3-101-585913, representada por el señor Hugo Mirada Sánchez, cédula de identidad 4-0159-0559, en calidad de Apoderado Generalísimo sin límite de suma, en el sentido de que se "cancele la habilitación del Instrucción practica para habilitación bimotor" En todo lo demás se mantiene incólumes."*

Así las cosas, se tiene que la compañía CPEA Flight School sociedad anónima actualmente mantiene un certificado de explotación en servicios de escuela de enseñanza aeronáutica que entre otras cosas le permite prestar los cursos Teórico y Práctico Privado-Avión, Teórico y Práctico Comercial-Avión y Habilitación de vuelo por instrumentos-Avión e instrucción práctica y teórica a estudiantes de aviación.

En este caso, la compañía CPEA Flight School sociedad anónima solicitó al Consejo Técnico de Aviación, el servicio de instrucción práctica en multimotor (instrucción práctica en **avión tipo** multimotor), por lo que lo solicitado no conlleva a realizar una ampliación al certificado de explotación, por cuanto ya está incluido en la resolución número 57-2016 del 18 de marzo de 2016, que otorgó la renovación al certificado de explotación de dicha compañía y que indica: "*...Los cursos aprobados son: Teórico y Práctico Privado-Avión, Teórico y Práctico Comercial-Avión...* ".

En concordancia con lo anterior, la Unidad de Transporte Aéreo realizó la consulta a la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, donde el señor Erick Sagrera Peña, jefe de esa Unidad, indicó por correo electrónico:

> *"...respecto a su consulta le comento, Multimotor es una aeronave con 2 o más motores, en este caso la resolución aclara que es en ala fija, la diferencia es que pasa de uno a dos motores por lo que coincido que no es necesario una ampliación al certificado".*

Por lo anterior, la gestión solicitada por la compañía CPEA Flight School sociedad anónima debe considerarse como una nueva habilitación en las especificaciones técnicas de la compañía y por ende la autorización por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, únicamente en lo que se refiere a las tarifas.

ACTA No. 31-2022

En este sentido, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-071-2022 del 29 de marzo de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo, recomendó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la aprobación de las tarifas para avión tipo multimotor requeridas por la compañía CPEA Flight School sociedad anónima

Asi las cosas, lo procedente es archivar la solicitud de la compañía CPEA Flight School sociedad anónima, para brincar los servicios de instrucción práctica en Multimotor, en virtud que no corresponde a una ampliación al certificado de explotación, toda vez que el servicio solicitado ya está implícito dentro del certificado de explotación, que actualmente posee la compañía.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Archivar la solicitud de ampliación al certificado de explotación requerido por la compañía CPEA Flight School sociedad anónima, mediante escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números 0088-2022 y 0242-2022 del 12 y 25 de enero de 2022, respectivamente; para brindar los servicios de instrucción práctica en multimotor, toda vez que el servicio solicitado ya está implícito dentro del certificado de explotación, que actualmente posee la compañía.

2. Notifíquese el presente acuerdo al señor Hugo Miranda Sánchez, apoderado generalísimo de la compañía CPEA Flight School sociedad anónima, a las direcciones de correo electrónico: info@flycpea.com; hmiranda@flycpea.com. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Operaciones Aeronáuticas.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL cetac AUDITORIA INTERNA REGISTRO

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 7

No.0115-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 20:52 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce solicitud de asignación del permiso de uso en precario del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, requerido por el señor Gerardo Peña García, cédula de residencia número 148400283236, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límites de suma de la sociedad denominada Golfo Papa India HZB sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-511636, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-FRN.

Resultando

Primero: Que mediante escritos 0667-2022-E y 0706-2022-E, el señor Gerardo Peña García, cédula de residencia número 148400283236, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límites de suma de la sociedad denominada Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, cédula de personería jurídica número 3-101-511636, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la asignación del permiso de uso en precario del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-109-2022 del 5 de abril de 2022, el Departamento de Aeropuertos recomendó la asignación del permiso de uso en precario del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Golfo Papa India HZB 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 Golfo Papa India HZB S.A., resulta viable reasignar el espacio 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".*
>
> *(...)*
>
> *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 Golfo Papa India HZB S.A. matrícula TI-FRN en el espacio* ***N°79*** *que cuenta con un* ***área de 479 metros cuadrados,*** *que no es un espacio para construir, ya que se encuentra un hangar que por sus características puede albergar aeronaves, 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 espacio 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 constancia de no saldo número 139-2022 del 19 de abril de 2022, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, vigente hasta el 18 de mayo de 2022, la compañía la compañía Golfo Papa India HZB sociedad anónima se encuentra al día en sus obligaciones.

Cuarto: Que mediante reporte de consulta de morosidad patronal de la Caja Costarricense de Seguro Social del 18 de abril de 2022, la compañía Golfo Papa India HZB sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-511636, 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 vía correo electrónico del 25 de abril de 2022, indicó que *"Luego de las consultas del caso me informan en la empresa que la sociedad GOLFO PAPA INDIA HZB, S.A. no realiza ningún tipo de actividad económica, razón por la cual no cuenta con personal y no se encuentra inscrita como patrono ante la Caja Costarricense del Seguro Social."*

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. 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 06 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 Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima cumple con los requerimientos técnicos, financieros y legales, lo que permite emitir la asignación del permiso de uso en precario del hangar número 79 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-FRN, con una vigencia de 5 (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-109-2022 del 5 de abril de 2022, 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 Golfo Papa India HZB S.A., resulta viable reasignar el espacio 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".

(...)

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 Golfo Papa India HZB S.A. matrícula TI-FRN en el espacio ***N°79*** *que cuenta con un* ***área de 479 metros cuadrados,*** *que no es un espacio para construir, ya que se encuentra un hangar que por sus características puede albergar aeronaves, 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 espacio 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".*

Edificación y operación

Con respecto a la edificación y operación, la permisionaria utilizará el hangar aquí permisionado para la actividad aeronáutica autorizada (privada), así como para el resguardo de la aeronave matrícula TI-FRN, 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 hangar un uso distinto al autorizado, es decir, el resguardo de la aeronave matrícula TI-FRN. 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 hangar 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 hangar concedido.

La permisionaria solo podrá utilizar el hangar asignado para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, en el caso de la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima para actividad privada y el resguardo de la aeronave matrícula TI-FRN, 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 Golfo Papa India HZB sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-511636, representada por el señor Gerardo Peña García, cédula de residencia número 148400283236, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límites de suma, la asignación del permiso de uso en precario del hangar número 79 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 479 metros cuadrados, para actividad privada, así como el resguardo de la aeronave matrícula TI-FRN, 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-109-2022 del 5 de abril de 2022.

2) Notifíquese a la compañía Golfo Papa India HZB Sociedad Anónima, representada por el señor Gerardo Peña García, 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

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 8

No.0116-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 20:58 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Cesar Alejandro Jaramillo Gallego, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Coriport sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-561733, en contra de los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria número 92-2021 del 8 de diciembre de 2021, emitidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Resultandos

Primero: Que mediante articulo décimo quinto de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil conoció los oficios números DGAC-UPI-OF-248-2021 del 18 de noviembre de 2021, y DGAC-UPI-OF-247-2021 del 23 de noviembre de 2021, suscritos por los señores Vilma López Víquez, jefa de la Unidad de Planificación Institucional, Sylvia Jiménez Cascante, jefa del Departamento de Aeropuerto, y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financiero, en el que remiten el informe y el proyecto de reforma del plan de inversión delos fondos de asistencia de los Contratos de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y de Gestión Interesa del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, sobre el particular se acordó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *1. Utilizar los fondos de asistencia del Contrato de Gestión Interesada, de conformidad con la propuesta de proyectos, en virtud de que los mismos fortalecen la seguridad operacional del país y el Desarrollo de estudios que permitan establecer las prioridades en obras de inversión a desarrollarse.*
>
> *2. Girar las instrucciones a la compañía Aeris para ejecutar el plan propuesto, de conformidad con el fondo de asistencia y solicitar el Órgano Fiscalizador a que realice el seguimiento del cumplimiento de este acuerdo.*
>
> *3. Utilizar la asistencia de la Concesión del AIDOQ, establecida en el contrato, de conformidad con la propuesta de Proyecto, en virtud de fortalecer el Desarrollo de estudios que permitan establecer las prioridades en obras de inversión a desarrollarse.*
>
> *4. Girar las instrucciones a la compañía Coriport para ejecutar lo propuesto y solicitar a la Unidad de Control que realice el seguimiento del cumplimiento de este acuerdo.*
>
> *5. Solicitar a la Unidad de Planificación Institucional y al Departamento de Aeropuertos, se remita a este Consejo un cronograma con los plazos de la ejecución de las contrataciones propuestas".*

Segundo: Que mediante acta número 382 del 20 de diciembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil notificó al señor Cesar Jaramillo Gallego, apoderado generalísimo de la empresa Coriport sociedad anónima,

el oficio número CETAC-AC-2021-1351 del 17 de diciembre de 2021, el cual contiene lo acordado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en el artículo décimo quinto de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021.

Tercero: Que mediante oficio número COR-GG-22-016 del 21 de enero de 2022, el señor Cesar Alejandro Jaramillo Gallego, apoderado generalísimo de la compañía Coriport sociedad anónima, interpuso recurso de reconsideración en contra de los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021.

Cuarto: Que mediante oficio número CETAC-AIDOQ-OC-OF-0018-2022 del 8 de febrero de 2022, el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano de Control de la concesión de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Como bien lo señala en su oficio, el informe de los fondos de Asistencia Técnica fue aprobado por el CETAC con fundamento en los oficios DGAC-UPI-OF-248-2021, del 18 de noviembre del 2021 y DGACUPI-OF-247-2021, del 23 de noviembre del 2021 de la Unidad de Planificación Institucional de la Dirección General de Aviación Civil, razón por la cual, su atención debe dirigirse a las Unidades de la D.G.AC. que emitieron criterio sobre el tema.*
>
> *Cabe agregar que el Órgano de Control no participó de este proceso, razón por la cual, desconocemos el análisis jurídico que realizó la Administración para fundamentar su recomendación. Por eso consideramos pertinente que en primera instancia se le debe solicitar el respetivo criterio a la DGAC".*

Quinto: Que mediante oficio número CETAC-UPI-OF-044-2022 del 16 de marzo de 2022, las señoras Vilma López Víquez, jefe de la Unidad de Planificación Institucional, y Silvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, indicaron lo siguiente:

> *"Con respecto al cumplimiento de los puntos indicados por el Concesionario en el recurso de reconsideración interpuesto, las suscritas se encuentran imposibilitadas de emitir criterio, por cuanto los documentos fueron presentados ante la Unidad de Control, además que la citada unidad es la dependencia que tiene la competencia contrato en la citada clausula 6.9, en los incisos 14 al 19 y si con la presentación de los mismos se da cumplimiento a la obligación contractual precitada".*

Sexto: Que mediante oficio número CETAC-AIDOQ-GP-OF-057-2022 del 8 de abril de 2022, el señor Allen Vargas Rodríguez, gerente de proyecto interino de la concesión de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, indicó lo siguiente:

> *"Esta Gerencia de Proyecto, realizó nuevamente consulta al Asesor Externo de la Unidad de Control al detectar lo indicado por su persona en la confusión de criterios, por lo que, en respuesta a la consulta realizada, se preparó un nuevo documento por parte del Asesor Legal Externo, en donde concluye y recomienda lo siguiente:*

*"CONCLUSIONES **Y RECOMENDACIONES***
1. El concesionario lleva razón en el recurso interpuesto en contra de los acuerdos 3, 4 y 5 de la sesión 92-2021, por contener vicios en los elementos de validez de los actos administrativos.
2. La cláusula 6.9. no refiere la obligación del Concesionario de financiar la asesoría y asistencia técnica en la actualización del plan maestro del AIDOQ.
3. Debe declararse con lugar el recurso interpuesto por el concesionario".

Séptimo: Que mediante oficio número CETAC-AIDOQ-OC-OF-0059-2022 del 18 de abril de 2022, el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano de Control de la concesión de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, indicó lo siguiente:

"(...)

Tal como se puede deducir de la simple lectura de lo señado (sic) en los anteriores dos párrafos, el fundamento y motivo de acuerdo recurrido descansa en los criterios emitidos en los oficios DGAC-UPI-OF-248-2021, del 18 de noviembre del 2021 y DGAC-UPI-OF-247-2021, del 23 de noviembre del 2021 de la Unidad de Planificación Institucional de la Dirección General de Aviación Civil, suscritos en forma conjunta por las licenciadas Vilma López y Sylvia Jiménez en su condición de funcionarias de la DGAC, por lo que, no forman parte de la Unidad de Control del Contrato de Concesión, por tal motivo, no tienen ninguna relación de subordinación con este servidor. Por otra parte, mediante oficio DGAC-AJ-OF-0358-2022 insiste la Asesoría legal Dirección General en que la Unidad de Control emita criterio, porque la Unidad de Planificación y Aeropuertos de la DGAC, señalan que están imposibilitadas en pronunciarse por cuanto los documentos fueron presentados a la Unidad de Control. Al respecto debo aclarar que el Consejo Técnico de Aviación Civil tomo los acuerdos respectivos con fundamento en los criterios emitidos por la Unidad de Planificación y Aeropuertos de la DGAC, y el recurso contra dichos acuerdos es presentado al CETAC, y trasladado a la Asesoría Legal de la DGAC para que lo atienda. Nunca fueron presentados a la Unidad de Control. Por tal razón, el recurso lo debe resolver quienes emitieron la recomendación ante el CETAC.

(...)

Tal y como lo hemos indicado, esta Unidad de Control no tuvo ninguna participación en la elaboración de los citados criterios, razón por la cual, desconocemos el análisis jurídico que realizó la Administración para su fundamentación y posterior recomendación al CETAC.

Por lo indicado, esta Unidad de Control, reitera que carece de competencia para referirse a los argumentos y acciones realizadas por la Dirección General ante el CETAC, en el presente caso.

Sin embargo, actuando con sentido responsabilidad y colaboración con la Administración, sin pretender evadir compromisos, procedimos a solicitar criterio al Asesor externo Lic. Claudio Donato, para que analizara el recurso, al amparo del Contrato de Concesión del

AIDOQ, quien mediante informe de fecha 1 de abril del 2022, emite la siguiente opinión legal".

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-137-2022 del 18 de abril de 2022, la señora Vilma López Víquez, jefe de Planificación Institucional y Silvia Jiménez Cascante, jefe Departamento de Aeropuertos, presentaron criterio técnico referente al recurso incoado por la compañía Coriport sociedad anónima, indicaron lo siguiente:

"Por tanto, por un tema de competencias, corresponde a la Unidad de Control y la Gerencia determinar si se ha dado cumplimiento a las obligaciones contractuales definidas en los puntos del 14 al 19 de la cláusula 6.9 del contrato de concesión, de conformidad con la documentación indicada por el concesionario en el recurso de reconsideración, además en el caso que así fuera, resultaría necesario que los resultados obtenidos sean comunicados a la Dirección y se integren en la planificación lado aire – lado tierra para armonizar el desarrollo del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y contar con una visión integrada de desarrollo, caso contrario, si se determina que no se ha dado cabal cumplimiento a las obligaciones contractuales antes referidas, que se solicite al Concesionario proceder con la elaboración de los estudios indicados en los puntos del 14 al 19 como parte de sus obligaciones contractuales y comunicar a la Administración Concedente de los resultados que se deriven.

Finalmente, se aclara que el alcance del informe rendido por las suscritas está supeditado al cumplimiento de la instrucción girada por la Dirección, de identificar alternativas de asistencia técnica con que dispone la Administración para contar con estudios actualizados, integrales y básicos que requiere el país para el desarrollo de obras de inversión en el lado tierra del AIDOQ, y su integración con el desarrollo previsto en el lado aire, éstos últimos ya fueron sufragados por la Administración".

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0444-2022 del 19 de abril de 2022, la Asesoría Jurídica solicitó al señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano de Control de la concesión de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, indicar si efectivamente la compañía Coriport sociedad anónima, cumplió con las obligaciones enunciadas en los numerales del 14 al 19, descritos en el clausula 6.9 del Contrato de Concesión, asimismo, indicar si se han definido acuerdos por escrito con el concesionario para el cumplimiento de las obligaciones descritas en la citada clausula.

Décimo: Que mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0068-2022 del 27 de abril de 2022, el señor Fernando Soto, encargado de la Unidad de Control, en lo que interesa indicó:

"... se procede a manifestar que la cláusula 6.9 del Contrato de Concesión, impone una obligación al concesionario de prestar servicios de asesoría y, de proveer la asistencia técnica al CETAC, a la DGAC y al MOPT, en las áreas que se establecen desde el punto 1 hasta el punto 19; indicándose además, que el costo de esas asesorías y asistencias técnicas referidas en los puntos 1 a 13 será acordado por las partes de común acuerdo por escrito y será pagado al Concesionario por la Administración Concedente Interesada, las asesorías referidas a los temas

de los puntos 14 al 19 deberán ser prestadas por el Concesionario sin costo para la Administración Concedente.

De lo anterior se deduce con absoluta claridad, que unas asesorías (1-13) serán pagadas por la Administración Concedente en caso de que le sean requeridas al Concesionario y, las demás asesorías (14-19), correrán por cuenta del Concesionario, cuando la Administración se lo haya requerido o, cuando de mutuo propio, el Concesionario las ejecute sin requerimiento de la Administración.
Bajo la segunda condición, al Concesionario ha entregado recientemente de mutuo propio documentación referente al estudio de capacidad de la terminal de pasajeros del AIDOQ, lo anterior mediante el oficio COR-GG-22-078.

Finalmente, no se omite manifestar que, para todo efecto, se reitera lo consignado en nuestro oficio ***CETAC-AIDOQ-OC-OF-0059-2022.***

Considerando

III. 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. Admisibilidad del recurso

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 de 2 de mayo de 1978, constituyéndose ésta una norma de aplicación general a la actuación administrativa, la cual será remplazada por norma especial, solo cuando ésta regule el tema, como sucede en el presente caso, pues la Ley General de Aviación Civil segura el tema impugnatorio de los actos del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil.

En este sentido, el artículo 307 de la Ley General de Aviación Civil establece contra los actos administrativos de la Dirección General de Aviación Civil podrá pedirse, ante ella revisión o revocatoria, dentro de los cinco días posterior a su notificación.

Asimismo, el artículo 309 de la misma norma señala que dentro de los quince días hábiles siguientes a la notificación de una resolución dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, la misma podrá ser recurrida mediante recurso de reconsideración.

En este sentido, mediante acta de notificación 382 del 20 de diciembre de 2021, se notificó al señor Cesar Jaramillo Gallego, apoderado generalísimo de la empresa Coriport sociedad anónima, el oficio número CETAC-AC-2021-1351 del 17 de diciembre de 2021, el cual transcribía lo acordado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en el artículo décimo quinto de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021; por lo cual, mediante escrito número COR-GG-22-016 del 21 de enero de 2022, el señor Jaramillo Gallego, en su condición antes citada, interpuso recurso de reconsideración contra el acuerdo citado.

Por lo anterior, con fundamento en el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil, se considera admisible el recurso de reconsideración planteado por el señor Jaramillo Gallego, por haber sido presentado dentro del plazo legal otorgado para dichos efectos, por lo que se procede a conocer el mismo.

III. Sobre el fondo del asunto

1) Objeto del recurso:

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Cesar Alejandro Jaramillo Gallego, apoderado generalísimo de la compañía Coriport sociedad anónima, contra los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021, el cual señala lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *1. Utilizar los fondos de asistencia del Contrato de Gestión Interesada, de conformidad con la propuesta de proyectos, en virtud de que los mismos fortalecen la seguridad operacional del país y el Desarrollo de estudios que permitan establecer las prioridades en obras de inversión a desarrollarse.*
>
> *2. Girar las instrucciones a la compañía Aeris para ejecutar el plan propuesto, de conformidad con el fondo de asistencia y solicitar el Órgano Fiscalizador a que realice el seguimiento del cumplimiento de este acuerdo.*
>
> *3. Utilizar la asistencia de la Concesión del AIDOQ, establecida en el contrato, de conformidad con la propuesta de Proyecto, en virtud de fortalecer el Desarrollo de estudios que permitan establecer las prioridades en obras de inversión a desarrollarse.*
>
> *4. Girar las instrucciones a la compañía Coriport para ejecutar lo propuesto y solicitar a la Unidad de Control que realice el seguimiento del cumplimiento de este acuerdo.*
>
> *5. Solicitar a la Unidad de Planificación Institucional y al Departamento de Aeropuertos, se remita a este Consejo un cronograma con los plazos de la ejecución de las contrataciones propuestas".*

2) Alegatos del recurrente:

La compañía Coriport sociedad anónima rechaza los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria número 92-2021 del 8 de diciembre de 2021, dictados por el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), fundamentado en lo siguiente:

> *"(i) La Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos y su Reglamento no disponen que el Concesionario, como parte de sus obligaciones y compromisos, le corresponda financiar con recursos propios, las actividades que por ley son propias de la Administración, como sería para el caso específico la actualización del Plan Maestro AIDOQ.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
Cetac
Aviación Civil
AUDITORÍA INTERNA
REGISTRO - ACTA

ACTA No. 31-2022

(ii) El Cartel de Licitación y el Contrato de Concesión tampoco regulan esta obligación o compromiso por parte del Concesionario, a quién únicamente le corresponde pagar a la Administración el canon de explotación y el fondo de fiscalización. Tampoco está considerado en las bases económicas y modelo financiero de la Concesión AIDOQ.

(iii) Las Partes no han definido o convenido otro ingreso adicional para la Administración en consideración de pago extraordinario al Estado, cuyo fin específico sea financiar la actualización del Plan Maestro AIDOQ, lo que a todas luces también tendría un conflicto de interés conforme a los reiterados dictámenes de la Contraloría General de la República (CGR) por provenir el insumo principal de la contratación de los fondos propios del Concesionario AIDOQ.

(iv) No existe fundamento jurídico para la modificación contractual y creación unilateral por parte de la Administración de un "Plan de Inversión de los Fondos de Asistencia", por cuanto legal o contractualmente no existe un fondo de asistencia que esté contenido en la Ley o debidamente acordado por las partes. Por el contrario, y a manera de ejemplo de una habilitación contractual, la en el Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en la cláusula 7.E.7 sí existe una suma de servicios de consultoría y asistencia técnica del Gestor a la Administración que se estimaron y pactaron las partes en un monto máximo anual de US$300.000.

(v) Los servicios de asesoría contenidos en los numerales 14 al 19 de la cláusula 6.9 del Contrato de Concesión no permiten ser convertidos a dinero antojadizamente en la suma de ¢310 millones para financiar la actualización del Plan Maestro, pues como se dirá más adelante esos servicios son para otra cosa. La Administración Concedente debe de financiar los estudios y actualización del Plan Maestro con fondos propios pues son funciones propias de la Administración que no están en modo alguno delegadas al Concesionario como parte de sus funciones y mucho menos convertirse en dinero para que la Administración lo haga o contrate a un tercero. Las repercusiones económicas de la institución causadas por la pandemia del Covid-19 no pueden ser justificación suficiente para que las unidades técnicas recomienden aplicar una obligación contractual a Coriport que no existe en el Contrato de Concesión o en la Ley que lo regula. Esta recomendación es ilegal y nula.

(vi) La cláusula 6.9 del Contrato de Concesión claramente dispone que la obligación de Coriport es rendir bajo su propio costo los estudios técnicos específicamente para la Nueva Terminal de Pasajeros AIDOQ, según se desglosan en los numerales 14 al 19. En este sentido, Coriport ha cumplido a cabalidad con la preparación y entrega a la Administración de dichos estudios técnicos que se actualizan de tiempo en tiempo para los fines establecidos por las partes.

(vii) Aplicar la asistencia de la Concesión AIDOQ a partir de un pago con fondos propios de Coriport la actualización del Plan Maestro AIDOQ es una modificación unilateral de la cláusula 6.9 del Contrato de Concesión que le proporciona a la Administración un ingreso y beneficio económico ilegítimo que violenta los principios de seguridad jurídica y de

prohibición de modificación unilateral de las obligaciones del Concesionario, principios que son garantizados por la Ley en beneficio de la Inversión Extranjera de este país".

3) Análisis legal

Los acuerdos adoptados en el artículo 15 de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021, por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, se fundamentan en la recomendación y criterio rendido por las unidades técnicas de Planificación Institucional, Departamento de Aeropuertos y Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio número DGAC-UPI-OF-247-2021 del 23 de noviembre de 2021.

El oficio número DGAC-UPI-OF-247-2021 citado, en lo que interesa indica:

"Plan maestro-lado tierra, y su integración con el Desarrollo del lado aire AIDOQ.

En el año 2009 se desarrolló el plan maestro para el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, como recomendación de la empresa que lo desarrolló en su momento indica que debe actualizarse antes de cumplir 5 años, sin embargo, han pasado 12 años desde que se confeccionó sin que se haya actualizado a la fecha, aunado a lo anterior la OACI indica en su documento 9184 "Manual de Planificación de Aeropuertos", parte 1, "Planificación General" que los planes generales deberían de realizarse al menos cada 5 años, por lo que se requiere realizar la contratación para efectuar un nuevo plan Maestro para el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. Este plan tiene un costo estimado de ₡310 000 000 millones de colones.

(....)

Con respecto a la asistencia que debe brindar el concesionario del AIDOQ-CORIPORT, el proyecto del Plan Maestro del AIDOQ podría ser financiado por el concesionario, de conformidad con las cláusulas establecidas en el contrato para tal efecto.

CONCLUSIONES: 3.1 Dado que estamos viviendo las repercusiones económicas de la Pandemia-COVID-19, se considera que el proyecto propuesto es equitativo con respecto a la asistencia con que cuenta la institución producto de la Concesión, lo que permite al Estado Costarricense contar con los estudios actualizados y básicos que requiere el país para el desarrollo de obras de inversión. Además de dar cumplimiento a lo establecido por la OACI que indica en su documento 9184 "Manual de Planificación de Aeropuertos", parte 1, "Planificación General" que los planes generales deberían de realizarse al menos cada 5 años.

RECOMENDACIONES:

4.1 Utilizar la asistencia de la Concesión del AIDOQ, establecida en el contrato, de conformidad con la propuesta de proyecto, en virtud de fortalecer el desarrollo de estudios

que permitirán establecer las prioridades en obras de inversión a desarrollarse. 4.2 Girar las instrucciones para ejecutar lo propuesto".

Ahora bien, corresponde determinar si lo solicitado por el Consejo Técnico de Aviación Civil al concesionario, mediante el acuerdo recurrido, constituye una obligación contractual, según el contrato de concesión. En el citado contrato, sobre los servicios de asesoría y de asistencia técnica a ser prestados por el concesionario, se indica lo siguiente:

"(...)

6.9 Servicios de asesoría y asistencia técnica a ser prestados por el Concesionario El Concesionario prestará servicios de asesoría y proveerá asistencia técnica al CETAC, a la DGAC y al MOPT, en las siguientes áreas:
1. Tendencias y desarrollo de la industria de la aviación y su probable efecto sobre el presente y el futuro de las instalaciones aeronáuticas y sus operaciones.
2. Técnicas y programas para la disminución y control de ruido y en la evaluación de los programas existentes para determinar su aceptabilidad y factibilidad.
3. Formulación de normas aeronáuticas nacionales.
4. Zonificación del área vecina y diseño de bases de datos con fines de controly seguimiento.
5. Entrenamiento y capacitación sobre seguridad general y aérea.
6. Desarrollo de un código uniforme de normas de operaciones del AIDO quemejoren las condiciones de cumplimiento con los estándares de la FAA/OACI.
7. Desarrollo de anteproyectos, planos y especificaciones y la revisión de aquéllos presentados por terceros, para la realización de remodelaciones, incluyendo la coordinación con diseñadores, usuarios y dependencias públicas que aseguren que los diseños reflejan apropiadamente las necesidades funcionales del AIDO.
8. Investigaciones sobre nuevas técnicas, equipo y estructuras relacionadas con la seguridad y protección.
9. Investigaciones y actualización sobre nuevas normas y regulaciones internacionales referentes a seguridad y protección aeroportuaria.
10. Planificación de proyectos no presupuestados.
11. Diseño y ejecución de mecanismos para asegurar que los proyectospresupuestados se inicien y completen de acuerdo con lo programado.
12. Las operaciones y administración de otros aeropuertos locales.
13. Entrenamiento en temas aeroportuarios. tales como seguridad y protección, planificación aeroportuaria, desarrollo de centros de costo y contabilidad, etc.
14. Capacidad de las instalaciones de la Terminal de Pasajeros del AIDO en relación con la demanda.
15. Establecer prioridades en el desarrollo de obras de infraestructura del AIDO en función del desarrollo de la Terminal de Pasajeros.
16. Planes y programas de inversión para el AIDO, tanto anuales como de largo plazo, en función del desarrollo de la Terminal de Pasajeros.
17. Distribución funcional y espacial para las diversas áreas del Aeropuerto en función de la Terminal de Pasajeros.
18. Asesoría permanente a la CETAC en relación con las áreas objeto de esteContrato.

19. Desarrollo de aeropuertos locales que permitan mejorar el tráfico y los servicios a los pasajeros del AIDO.

El costo de las asesorías y asistencias técnicas referidas en los puntos 1 al 13 anteriores será acordado por las partes de común acuerdo y por escrito y serán pagado al Concesionario por la Administración Concedente Interesada, las asesorías referidas en los puntos 14 al 19 deberán ser rendidas por el Concesionario como parte de sus obligaciones".

(La negrita es nuestra)

Tal y como se extrae de los citado textualmente, el costo de las asesorías y asistencias técnicas referidas en los puntos 1 a 13 citados, serán acordados por las partes de común acuerdo y serán pagados al Concesionario por la Administración Concedente Interesada, no obstante, las asesorías referidas en los puntos 14 al 19 deberán ser rendidas por el Concesionario como parte de sus obligaciones.

En este sentido, es importante aclarar que de acuerdo con el oficio número DGAC-DA-OF-137-2022 del 18 de abril de 2022, suscrito por las señoras Vilma López Víquez, jefe de Planificación Institucional y Silvia Jiménez Cascante, Jefe Departamento de Aeropuertos, los acuerdos adoptados Consejo Técnico de Aviación Civil en el artículo 15 de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021 -recurridos por la compañía Coriport sociedad anónima- se fundamentan en la recomendación emitida mediante el oficio número DGAC-UPI-OF-247-2021 citado, el cual en ningún momento pretendió que el concesionario pagara con sus propios recursos, a un tercero o a la propia Administración, la elaboración de los estudios propuestos-

Todo lo contrario, retomando lo indicado en el contrato de concesión, no estamos frente a estudios relacionados con los puntos del 1 al 13 antes indicados, los cuales, la Administración Concedente deberá pagar al concesionario, todo lo contrario, la recomendación vertida en el informe refiere exclusivamente a las obligaciones contractuales del concesionario de desarrollar y cumplir con los estudios contenidos en los puntos del 14 al 19 citados, los cuales el mismo contrato de concesión establece como parte de las obligaciones a ser rendidas y asumidas por este.

Debido a lo anterior, no se está creando unilateralmente un fondo de asistencia no previsto en el contrato de concesión, ni mucho menos en el escenario de una modificación contractual, como tampoco se estaría ante una solicitud antojadiza de convertir servicios de asesoría en dinero para financiar la actualización del Plan Maestro, ya que el monto indicado de ¢310 millones de colones, fue meramente referencial y obedeció a la solicitud de la Dirección General en estimar un costo aproximado.

Por tanto, la pretensión vertida en el informe conlleva tal y como fue indicado, la integración de las obras contenidas en el estudio que conlleva el desarrollo del lado aire con el desarrollo de obras necesarias para armonizar e integrar el lado tierra, bajo administración temporal del concesionario, los cuales son componentes de un plan maestro y que están contenidos en los puntos del 14 al 19 del contrato de concesión antes referidos.

Retomando las obligaciones del concesionario se desprende que el Plan Maestro del Lado Tierra implica el desarrollo de los componentes establecidos técnicamente, tanto por la OACI como en el contrato de concesión, a saber:

- *Capacidad de las instalaciones de la Terminal de Pasajeros del AIDO en relación con la demanda.*
- *Establecer prioridades en el desarrollo de obras de infraestructura del AIDO en función del desarrollo de la Terminal de Pasajeros.*
- *Planes y programas de inversión para el AIDO, tanto anuales como de largo plazo, en función del desarrollo de la Terminal de Pasajeros.*
- *Distribución funcional y espacial para las diversas áreas del Aeropuerto en función de la Terminal de Pasajeros.*
- *Asesoría permanente a la CETAC en relación con las áreas objeto de esteContrato.*
- *Desarrollo de aeropuertos locales que permitan mejorar el tráfico y los servicios del AIDOQ.*

Lo anterior reviste especial importancia, debido a que el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós tiene dos administraciones, una del lado aire y otra del lado tierra, debiendo ser la integración un elemento esencial para el buen éxito de su desarrollo y gestión.

En ese sentido, la Administración ya le suministró al concesionario copia del plan de desarrollo de obras en el lado aire, mismo que contiene la ampliación de la pista activa y su mejoramiento tanto a nivel de la activa como de la plataforma. Adicionalmente, la Administración también puso en conocimiento del concesionario el estudio realizado por el consultor contratado por la Dirección General de Aviación Civil, Mott McDonald, sobre la optimización de la plataforma del aeropuerto, estudios que fueron sufragados por la Administración, así como los trabajos que se han venido implementando con cargo a los recursos de la institución, y que el mismo concesionario ha manifestado en las sesiones de los Comités de Operadores y de Seguridad y Facilitación, que debe realizar ajustes en las áreas de la terminal de pasajeros, lo cual ha quedado plasmado en las minutas correspondientes.

Ahora bien, en cuanto a lo manifestado por el recurrente, en el sentido que ha cumplido con las obligaciones pactadas en los numerales del 14 al 19 de la cláusula 6.9 del contrato de concesión, según la indicación de los oficios y audiencias ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, según se detalla a continuación:

> *"... 14. Capacidad de las instalaciones de la Terminal de Pasajeros del AIDO en relación con la demanda.*
> *• COR GG 16 044 Propuesta para la Remodelación y Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ.*
> *• Plan de contingencia LIR 01.04.20*
>
> *15. Establecer prioridades en el desarrollo de obras de infraestructura del AIDO en función del desarrollo de la Terminal de Pasajeros.*
> *• COR GG 16 036 Propuesta para la Expansión de Área Comercial sala de espera Este, segundo nivel, AIDOQ.*
> *• COR GG 18 315 Replanteamiento calle vehicular LIR*

16. Planes y programas de inversión para el AIDO, tanto anuales como de largo plazo, en función del desarrollo de la Terminal de Pasajeros.
- *COR GG 21 248 Solicitud de aprobación de áreas para plan de mitigación.*

17. Distribución funcional y espacial para las diversas áreas del Aeropuerto en función de la Terminal de Pasajeros.
- *C OR GG 19 594 Reubicación de Área BCR*
- *Plan de contingencia LIR 01.04.20*

18. Asesoría permanente a la CETAC en relación con las áreas objeto de este Contrato.
- *Plan de contingencia LIR 01.04.20*
- *Coriport Temas Audiencia CETAC*

19. Desarrollo de aeropuertos locales que permitan mejorar el tráfico y los servicios a los pasajeros del AIDO.
- *Coriport Temas Audiencia CETAC".*

En este sentido, según lo establecido en el contrato de concesión, en las cláusulas 10.3.1 y 10.3.2.3.1 inciso 7, le corresponderá a la Unidad de Control y la Gerencia, definir el grado de cumplimiento por parte del concesionario, de las obligaciones contractuales enunciadas en los numerales del 14 al 19, descritos en el clausula 6.9 del Contrato de Concesión

En caso de que dicha unidad determine que efectivamente existe un cumplimiento por parte del concesionario, será necesario que los resultados obtenidos sean comunicados a la Administración y se integren en la planificación lado aire – lado tierra para armonizar el desarrollo del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, caso contrario, el Concesionario deberá proceder con la elaboración de los estudios indicados en los puntos del 14 al 19, como parte de sus obligaciones contractuales y comunicar a la Administración Concedente de los resultados que se deriven.

Por todo lo expuesto, se concluye que no lleva razón el recurrente al solicitar que se revoquen los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021, tomados por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante toda vez en ningún momento se pretendió que el concesionario pagara con sus propios recursos, a un tercero o a la propia Administración, la elaboración de los estudios propuestos, pues no se está de frente a estudios relacionados con los puntos del 1 al 13 de la cláusula contractual "*6.9 Servicios de asesoría y asistencia técnica a ser prestados por el Concesionario*", que contempla la posibilidad de que el concesionario pague por la Administración Concedente sumas convenidas de común acuerdo, todo lo contrario, los acuerdos recurridos refieren exclusivamente a las obligaciones contractuales del concesionario de desarrollar y cumplir con los estudios contenidos en los puntos del 14 al 19 de la citada clausula contractual.

En razón de lo anterior, no se está creando unilateralmente un fondo de asistencia no previsto en el contrato de concesión, ni mucho menos estamos ante el escenario de una modificación contractual, ni tampoco es una decisión antojadiza de convertir servicios de asesoría en dinero para financiar la actualización del Plan Maestro, tal y como lo indica el recurrente, ya que el monto de ¢310 millones de colones, indicado en el informe número DGAC-UPI-OF-247-2021, fue meramente referencial para estimar un costo aproximado.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

3) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Cesar Alejandro Jaramillo Gallego, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Coriport sociedad anónima, cédula de persona jurídica 3-101-561733, en contra de los acuerdos 3, 4 y 5 del artículo 15 de la sesión ordinaria 92-2021 del 8 de diciembre de 2021.

4) La unidad de Control y la Gerencia deberán informar a esta administración el grado de cumplimiento por parte del concesionario, de las obligaciones contractuales enunciadas en los numerales del 14 al 19, descritos en el clausula 6.9 del Contrato de Concesión.

5) Notificar al señor Cesar Alejandro Jaramillo Gallego, apoderado generalísimo de la compañía Coriport sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos cesar.jaramillo@guanacasteairport.com y notificaciones@caobalegal.com.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 9

No.0117-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 21:13 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce auto de las diez horas cuarenta y dos minutos del veintiuno de abril de dos mil veintidós, notificado a la Asesoría Jurídica el 28 de abril de 2022, mediante el cual, el Tribunal Contencioso Administrativo del II Circuito Judicial de San José, confiere audiencia al jerarca supremo del órgano del que emana la conducta impugnada, para que en el plazo de ocho días hábiles, indique si confirma, modifica, anula, revoca o hace cesar el acto administrativo en beneficio del señor Francisco Alonso de Jesús Lépiz Camacho, cédula de identidad 1-0569-0819, dentro del proceso de conocimiento tramitado bajo el expediente judicial número 21-008195-1027-CA-6.

Resultando

Primero: Que en el expediente médico levantado por la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico, consta que el señor Francisco Alonso de Jesús Lépiz Camacho, piloto de transporte aéreo comercial, en fecha 14 de mayo de 2021, asistió a realizar la renovación del certificado médico aeronáutico de Clase 1, con el doctor Erik Garita Jiménez, médico examinador de su elección.

Segundo: Que en el expediente médico levantado por la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico, consta que el doctor Walter Marín Hernández, cardiólogo, electrofisiólogo, médico evaluador aeronáutico de la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil, realizó la revisión de la historia clínica aeronáutica del señor Lépiz Camacho, es decir, de los datos clínicos ingresados en el Sistema de Certificaciones Digitales (SEDIMEC), que es una plataforma digital del Colegio de Médicos y Cirujanos y Cirujanos de Costa Rica.

Tercero: Que según consta en los oficios números DGAC-DSO-PEL-OF-218-2021 del 1° de diciembre de 2021, suscrito por el doctor Walter Marín Hernández, médico evaluador aeronáutico, y DGAC-DSO-PEL-OF-032-2022 del 28 de febrero de 2022, suscrito por los señores Víctor Manuel Zamora Vargas, entonces jefe de la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil, y Walter Marín Hernández, en la condición indicada, de dicha revisión resaltaron las condiciones médicas previas del señor Lépiz Camacho:

1) Antecedente de miocarditis viral, miocardiopatía dilatada no isquémica, deterioro de su fracción de eyección, rehabilitación cardiaca de 6 meses.
2) Presencia de ritmo sinusal de base con un PR conduciendo a 182 ms con bloqueo avanzado de la rama izquierda de Haz de His, determinado en el registro electrocardiográfico del 13 de mayo de 2021, realizado en el Hospital Clínica Bíblica.

A consecuencia de los antecedentes médicos del señor Lépiz Camacho, por haber sufrido una seria afectación cardiovascular, el señor Marín Hernández, médico evaluador, con el fin de ampliar su conocimiento sobre la condición médica cardiovascular del piloto Lépiz Camacho, le solicitó exámenes complementarios al señor Garita Jiménez, médico examinador, mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2021.

Lo anterior, bajo la consideración del médico evaluador de que existían dudas razonables respecto a la aptitud psicofísica del señor Lépiz Camacho, máxime tras ser conocido que años previos había tenido un evento cardiovascular, en aras de salvaguardar la seguridad operacional, requería dicha información para la emisión de su criterio médico.

Cuarto: Que mediante correo electrónico del 18 de mayo de 2021, el señor Lépiz Camacho, hizo remisión de "*Solicitud de revisión de caso de renovación de certificado médico de licencia ATPL*", manifestando al respecto lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *El pasado día 15 de Mayo (sic) del 2021 fui notificado por el Doctor Erick Garita Jimenez(sic) que la Dirección General de Aviación Civil estaba solicitando una serie de exámenes de laboratorio y médicos para poder refrendar el Certificado Médico Aeronáutico emitido por el (sic), los cuales detallo a continuación: 1-Certificación oficial del médico cardiólogo tratante (dictamen médico del Colegio a través de plataforma SEDIMEC) a manera de una epicriris completa con todos los datos clínicos relevantes cardiovasculares, que implique la medicación actual, su clase funcional, un test de caminata de 6 minutos (6MWT). 2- Ecografía cardiaca Dopler de reposo. 3- Holter de 48 horas. 4- TAC de arterias coronarias. 5-Analíticas: Pro NT-BNP/TSH/pruebas de función renal. 6-PA y LATERAL de TORAX.*
>
> *Como es de su conocimiento, el 02 de Junio (sic) del año 2015, realizando la renovación de Certificado Médico Aeronáutico con el Doctor Erick Garita como miembro en esa (sic) entonces de la Junta Médica Aeronáutica y designado de la F.A.A. me detectó una anomalía en el resultado del electrocardiograma de rutina y en concordancia con las regulaciones locales y disposiciones del departamento médico de la F.A.A. procedió a indicarme que debía cumplir con una serie de exámenes de médicos y de laboratorio para determinar tanto la naturaleza como la extensión de una posible lesión cardiaca, los protocolos en ese momento incluyeron los exámenes médicos que están solicitando de nuevo, así mismo se procedió a efectuar un procedimiento quirúrgico de cateterismo dirigido por el*
>
> *Así las cosas, una vez recibidos dichos exámenes Cardiólogo Cirujano Doctor Garita Jimenez (sic), hermano del Doctor Erick Garita, dichosamente atravez (sic) del procedimiento se descartó el bloqueo de arteria alguna y se pudo determinar la extensión de la lesión que presentaba mi músculo cardiaco (cardiopatía NO izquemica, bloqueo de rama izquierda con baja presión de eyección) adicional y previo a la operación se efectuaron todos los procedimientos que está pidiendo en estos momentos la DGAC, así mismo, posterior a la operación se realizaron exámenes de laboratorio para descartar el origen de la lesión a través de alguna enfermedad, incluido Mal de Chagas y VIH.*
>
> *Posterior al cumplimiento de todos estos procedimientos se determinó por parte de ambos Doctores y la Doctora Viven Araya Gomez, (sic) Cardióloga y Electrofisiologa que, quien suscribe sería sometido a una terapia de Rehabilitación cardiaca en la clínica CardioFit durante un periodo de seis meses que se extendió hasta principios del año 2016 con pruebas de esfuerzo y Ecocardiogramas para vigilar el proceso de recuperación y determinar que mi*

corazón hubiera recuperado sus dimensiones normales y la presión de eyección adecuada a mi edad, lo cual se logró.

Siendo lo anterior el caso, a partir de ese momento y cada vez que he renovado y renuevo el Certificado Médico Aeronáutico mandatoriamente debo asistir a una consulta médica con la Doctora Juliana Salas para la emisión del electrocardiograma correspondiente para que el Doctor Erick Garita emita el correspondiente Certificado Médico Aeronáutico.

Al momento, en medio de este periodo de pandemia, dichosamente cuento con trabajo pero debido a todas las limitaciones que esta situación extraordinaria ha impuesto en todos nosotros, quien suscribe no puede pagarse toda la batería de exámenes y pruebas médicas que la DGAC está solicitando, el seguro médico de la empresa no cubre este tipo de exámenes y de momento solo se me reconoce justamente el tiempo volado, como le he indicado, todos los exámenes médicos y pruebas de laboratorio que solicitan fueron realizados al momento de la detección de la lesión y repetidos durante el periodo de recuperación y rehabilitación cardiaca hasta que el cuerpo de médicos que me trató estuvieron seguros de mi recuperación total, estos puedo aportarlos como prueba.

Estoy dispuesto debido a mi edad, y si es del caso, a efectuar cada vez que deba renovar mi Certificado Médico Aeronáutico una prueba de esfuerzo y el Ecocardiograma correspondiente para aportarlo tanto a la Doctora Juliana Salas y el Doctor Erick Garita pero todos los demás exámenes, excepto los de rutina que se solicitan para la renovación del certificado, no puedo en estos momentos aportarlos por lo caros que son y no tener en estos momentos la cantidad de dinero requerido para realizarlos.

(...)".

Por consiguiente, el doctor Erick Marín Hernández, médico evaluador, luego de haber recibido la información del señor Lépiz Camacho, decidió flexibilizar una de las peticiones, es decir, que el paciente remitiera el informe de su angiografía cardiaca practicada en el pasado, en lugar de TAC de arterias coronarias, manteniendo vigente el resto de los exámenes solicitados.

Quinto: Que mediante correo electrónico del 31 de mayo de 2021, el doctor Marín Hernández le comunicó la respuesta de la solicitud realizada al médico examinador, indicándole lo siguiente:

"(...)

La siguiente se extiende a petición del interesado y siendo que él explica su antecedente clínico y su intervención ***las cuales no están expuestas en su historia clínica de SEDIMEC por lo que una vez más se le solicita vehementemente pueda describir mejor este tipo de casos su historia clínica*** *o hacer referencia a que en un momento determinado fue llevado a una sesión clínica o discusión de la Comisión Médica Aeronáutica.*

De tal forma se le solicita a usted como M.E.A. pueda comunicarle al Señor a cerca de esta flexibilización

(...)".

Sexto: Que en el caso del señor Lépiz Camacho, a la luz del conocimiento clínico y las bases científicas, la Administración en una debida diligencia tuvo que solicitar una ampliación de su historia clínica, para valorar su aptitud psicofísica, partiendo de un paciente que antes de 2015, no tenía problemas cardiacos; pero que luego de esta fecha tuvo una clara disminución en su estado de salud con daño físico que, según consta en los autos, tuvo un daño *severo al sistema eléctrico del corazón* y una recuperación paulatina hasta poder hacer ejercicio físico. En virtud de lo anterior, estos parámetros debían ser adecuada y responsablemente investigados y vigilados por la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico, ante el hallazgo inicial de un bloqueo de la rama izquierda, explicado en los informes médicos, como la que dirige a todo el corazón izquierdo (el más grande y fuerte), para dar corriente eléctrica y asegurar en todo momento que el corazón va a estar funcionando adecuadamente eléctrica y mecánicamente.

Sétimo: Que mediante correos electrónicos de fechas 1, 3 y 4 de junio de 2021, enviados al doctor Marín Hernández, con el dictamen número 3.645.082, emitido por la señora Juliana Salas Segura, Medico y Cirujana Cardiología, y en las otras dos fechas los demás exámenes solicitados, siendo que en esta última, se adjuntaron los resultados del AngioTAC (tomografía axial computarizada), efectuado al señor Lépiz Camacho el día 25 de mayo de 2021, en la Clínica UNIBE, por el doctor Vladimir Poutvinsky.

Tal y como se desprende de los informes números DGAC-DSO-PEL-OF-218-2021 y DGAC-DSO-PEL-OF-032-2022 citados, una vez revisada la tomografía axial por el médico evaluador, con el fin de descartar la presencia de una enfermedad coronaria, se mostró una lesión del 60% del tercio proximal de una arteria principal del corazón del señor Lépiz Camacho.

En este sentido, el doctor evaluador Marín Hernández indicó lo siguiente:

"(...)

Una vez realizados los exámenes solicitados del paciente don Francisco Lépiz Camacho con bloqueo avanzado de la rama izquierda fueron recibidos los datos de una tomografía axial computarizada fechada del día 25 de mayo del 2021 para ver y descartar la presencia de enfermedad coronaria (de las arterias importantes que dan aporte de oxígeno al corazón).

En ese TAC el criterio más significativo e importante fue el hallazgo de que esta en negrita dentro de sus conclusiones.

"CONCLUSIONES:

Score de Calcio total = 20 Unidades de Agatston. Percentil 63 (MESA).

Clasificación CAD RADS 3.

El origen de las arterias coronarias es normal.

Tronco coronario: normal.

Arteria descendente anterior y sus ramas: mínima placa mixta en el ostium, tercio proximal con placa mixta de 12 mm de longitud con estenosis del 60 %.

Ramus intermedio: sin lesiones.

Arteria circunfleja y sus ramas no dominante, leve placa mixta en ostium.

Arteria coronaria derecha y sus ramas: dominante, normal.

Aspecto de válvulas cardiacas normal.

Atrio izquierdo: normal.

Atrio derecho: normal.
Ventrículo derecho: normal.

Ventrículo izquierdo: hipertrofia concéntrica leve.

Función sistólica normal de ambos ventrículos por tomografía. "

Ya con estos datos clínicos relevantes se logró hacer una caracterización clínica del caso en cuestión: Varón de 59 años, con un antecedente de una miocarditis pasada en el año 2015 que dejo una secuela significativa con deterioro de la función sistólica (fuerza de contracción del corazón) con recuperación clínica evidente posterior pero con una secuela eléctrica importante (bloqueo de la rama izquierda completo) . Se deseaba ampliar estudios para ver cuál era su situación actual para definir el riesgo cardiovascular en aras de satisfacer la seguridad operacional. Este caso caracterizado fue presentado en la sesión médica de la Comisión Médica Aeronáutica por parte del médico evaluador, posteriormente ellos emitieron su criterio colegiado.

(...)".

Octavo: Que el caso clínico del señor Lépiz Camacho, por parte del médico evaluador Marín Hernández, fue puesto en conocimiento de la Comisión Médica Aeronáutica, en fecha 14 de junio de 2021. Tal y como se desprende visible a folios 76 y 77 del expediente administrativo, el día 21 de julio 2021, la Comisión Médica Aeronáutica rindió un informe al director general de la Dirección Aviación Civil, respecto a su criterio especializado sobre las condiciones médicas del piloto enfermo.

Dicho Órgano Colegiado, mediante sesión extraordinaria número 3 celebrada el 14 de junio de 2021, expuso lo siguiente:

"(...)

Sesión extraordinaria para comentar caso solicitado por medico evaluador de la DGAC.

Paciente, el señor Francisco Alonso de Jesús Lépiz Camacho, cedula número 105690819 de 59 años de edad (sic), piloto comercial con 18,723 horas de vuelo en Air Bus 319, 320, certificado por primera vez por parte del Dr. Luis García el 17/01/2007, el último chequeo realizado por el Dr. Garita en fecha de 15/05/2021, paciente conocido deportista con antecedentes de miocardiopatía dilatada en 2016 donde se le dio rehabilitación cardiaca por 6 meses, con un NYHA clase I. Test de 6 minutos, 200 metros. Analíticas negativas. Co.
El mismo paciente indica por correo que en el 2015 sufrió una miocarditis y posteriormente una miocardiopatía dilatada.
El examen físico sin hallazgos de importancia.

El EKG con datos de bloqueo completo de rama izquierda del Has de Hiz.

Se pide por parte del médico evaluador un certificado médico por parte del cardiólogo de cabecera, una ecografía cardiaca con doppler de reposo, Holter de 48 horas, TAC de arterias coronarias analítica Pro NT-BNP-TSH-PFR-PA y lateral de tórax.
Resultados: TAC con resultado de arteria descendente anterior en su tercio proximal con placas mixtas de 12 mm de longitud con estenosis del 60%
Resto de estudios dentro de limites normales.

Tratamiento actual del paciente es concor 2.5 mg c/24 horas, atorvastina 40 mg vo HS cardioaspirina 100 mg x día y carvedylol.

Posterior a discutir amplia y extensamente el caso clínico del paciente presentado por el medico evaluador aeronáutico de la DGAC se decide de forma unánime por parte de todos los miembros de la Comisión Medica Aeronáutica, basados en el RAC-LPTA en su numeral 6.3.2.5 y en el manual de la OACI 8994 de medicina aeronáutica en su numeral 1.7.7 a la vista de los resultados de los exámenes solicitados y todo su entorno clínico (obstrucción coronaria del 60% en territorio de la arteria descendente anterior tercio proximal, bloqueo de rama izquierda completo de Has de Hiz y antecedentes de una miocarditis en el pasado) que el piloto supra mencionado No es apto para tener las atribuciones de un certificado aeronáutico clase 1 en este momento.

Por lo que se recomienda también poder valorar todo su entorno clínico con estos mismos exámenes su caso dentro de 18 meses a partir del momento de emitido este informe médico y en el caso que si posterior a su tratamiento durante ese periodo de tiempo logro disminuir esa obstrucción en menos de 50% se le puede dar un Apto con restricciones según lo indica OACI.

Presentes en la reunión
Dr. Walter Marín
Dra. Soley Araya
Dr. Luis García
Dr. Kurt Steinvorth".

(Lo destacado no pertenece al original)

ACTA No. 31-2022

Noveno: Que de dichos hallazgos médicos del órgano técnico colegiado, se acreditó que la condición psicofísica del piloto Lépiz Camacho era insuficiente, por lo que determinaron que no era apto al momento de su solicitud de renovación de la licencia, rechazando el certificado médico número 3.603.012, pues podía poner en riesgo la seguridad de la sociedad civil que confían plenamente en que los pilotos gozan de la aptitud técnica y médica para transportarlos de un destino a otro.

Décimo: Que en fecha 25 de agosto de 2021, bajo la indicación y supervisión de los médicos tratantes del señor Lépiz Camacho, este fue sometido a la realización de una angiografía cardiaca coronaria selectiva bilateral, en la Clínica Bíblica, el cual arrojó hallazgos significativos sobre las condiciones cardiovasculares que no fueron conocidos por la autoridad técnica, hasta meses posteriores.

Siendo entonces, hasta que dicho examen fue añadido a la historia clínica aeronáutica del señor Lépiz Camacho y que, posteriormente, por oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-214-2021 del 23 de noviembre de 2021, sería solicitados al médico examinador por parte del médico evaluador, es que se conoció el siguiente resultado:

> *"... Arteria Descendente Anterior con lesión del 30 al 40 % en el tercio proximal. Utilizando catéter EBU 3.5 se pasa guía de presión a segmentos distales de arteria descendente anterior. FRF 0.94 por lo que no requiere intervención...*

Décimo primero: Que siguiendo el orden cronológico de intervenciones por parte de la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico y, según lo manifestado en sus informes, el anuncio repentino de nuevas condiciones médicas del señor Lépiz Camacho, inicia con la descripción del informe médico de la angiografía coronaria realizada en la Clínica Bíblica, que determinó que pasó de una lesión detectada del 60% de la arteria descendiente, según lo indicó el TAC inicialmente en el tercio proximal -visto por la Comisión Médica Aeronáutica-, a una lesión detectada por este nuevo cateterismo cardiaco del 30%-40%, lo cual, según la normativa anteriormente descrita, trae como consecuencia que se modifique la decisión.

Décimo segundo: Que en dicha aptitud psicofísica, tras conocer dicho hallazgo angiográfico, no conocido al momento de la primera evaluación por parte de la Comisión Médica Aeronáutica, es que mediante el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-214-2021 del 23 de noviembre de 2021, el doctor Marín Hernández y la señora Michelle Lofthouse Drew, jefa de Licencias, ambos de la Dirección General de Aviación Civil, le remitieron dicha información al señor Erick Garita Jiménez, médico examinador del actor, para poder proceder con el aval correspondiente.

Décimo tercero: Que una vez enviada la información requerida, es que el señor Marín Hernández, en la condición indicada, le aprobó el certificado médico aeronáutico número 3.921.506, al señor Lépiz Camacho, pero bajo las condiciones de mitigación estrictas de vigilancia operacional.

Décimo cuarto: Que en fecha 14 de diciembre de 2021, el señor Lépiz Camacho presentó el proceso de conocimiento ante el Tribunal Contencioso Administrativo.

Décimo quinto: Que en fecha 17 de febrero de 2022, dicho Tribunal emplazó al Consejo Técnico de Aviación Civil para que, dentro del plazo de treinta días hábiles, contestara la demanda.

Décimo sexto: Que en fecha 30 de marzo de 2022, los apoderados especiales judiciales designados, para que en nombre y representación de este Consejo se apersonen y actúen en el procedimiento tramitado en el expediente judicial número 21-008195-1027-CA-6, se apersonaron y refirieron a la demanda presentada por el señor Lépiz Camacho.

Considerando

a. Legitimación.

El artículo 31 párrafo 3) del Código Procesal Contencioso Administrativo dispone lo siguiente:

> *"Artículo 31.-*
>
> *1)El agotamiento de la vía administrativa será facultativo, salvo para lo dispuesto en los artículos 173 y 182 de la Constitución Política.*
>
> *2)En todo caso, si se opta por apelar la conducta administrativa ante un jerarca impropio, este deberá resolver el recurso administrativo planteado, dentro del plazo máximo de un mes.*
>
> *3)**Si en los procesos establecidos contra el Estado, bajo la representación judicial de la Procuraduría General de la República, se ha acudido directamente a la vía jurisdiccional, sin haber agotado la vía administrativa, el juez tramitador, en el mismo auto que da traslado de la demanda, concederá un plazo de ocho días hábiles previos al emplazamiento previsto en el artículo 63 de este Código, a efecto de que el superior jerárquico supremo del órgano o la entidad competente, de acuerdo con las reglas del artículo 126 de la Ley general de la Administración Pública, confirme, o bien, modifique, anule, revoque o cese la conducta administrativa impugnada, en beneficio del administrado y sin suspensión de los procedimientos. Vencido el plazo indicado, si el jerarca supremo guarda silencio o mantiene la conducta impugnada, empezará a correr automáticamente el plazo otorgado para la contestación de la demanda, a partir del día hábil siguiente y sin necesidad de resolución que así lo disponga. Igual regla se seguirá cuando la demanda se interponga en forma conjunta contra el Estado y una entidad descentralizada.***
>
> *(...)".*

(El resaltado no pertenece al original)

En virtud de expuesto, por ser las actuaciones administrativas impugnadas, emanadas por el criterio técnico médico de la Comisión Médica Aeronáutica, específicamente el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-129-2021 de fecha 21 de julio de 2021, suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general, mediante el cual se le realizó la comunicación formal de la denegación de la renovación del certificado médico aeronáutico clase 1, es este Consejo Técnico de Aviación Civil quien puede modificar, anular, revocar, cesar, enmendar o corregir la conducta cuestionada, en su condición de jerarca supremo del órgano del que emana la conducta impugnada, según los lineamientos que al respecto establecen la Ley general de administración pública.

II.-Sobre el fondo del asunto

La presente resolución versa respecto a la audiencia conferida por la autoridad judicial a este Consejo Técnico de Aviación Civil como jerarca supremo de la Comisión Médica Aeronáutica, órgano del que emana la conducta impugnada, para que dentro del plazo otorgado mediante auto de las diez horas cuarenta y dos minutos del veintiuno de abril de dos mil veintidós, emitido por el Tribunal Contencioso Administrativo del II Circuito Judicial de San José, indique si confirma, modifica, anula, revoca o hace cesar en beneficio del señor Francisco Alonso de Jesús Lépiz Camacho, cédula de identidad 1-0569-0819, dentro del proceso de conocimiento tramitado bajo el expediente judicial número 21-008195-1027-CA-6.

Lo anterior en los términos dispuestos en el artículo 31.3 del Código Procesal Contencioso Administrativo, expuesto en el apartado sobre la legitimación.

Recapitulando, el demandante Lépiz Camacho reclama en el proceso de conocimiento interpuesto en la vía contenciosa administrativa, la nulidad del correo electrónico de fecha 14 de mayo de 2021, suscrito por el señor Walter Marín Hernández, médico evaluador, mediante el cual se le solicitó al médico examinador la ampliación de la información médica del señor Lépiz Camacho, es decir, la realización de exámenes complementarios cardiacos y del oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-129-2021 de fecha 21 de julio de 2021, suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general, mediante el cual se le realizó la comunicación formal de la denegación de la renovación del certificado médico aeronáutico clase 1, debido a su condición médica.

> *"(...)*
>
> *Por medio de la presente le notifico formalmente la decisión tomada por la Comisión Médica aeronáutica de esta Dirección, donde en el Acta indicada en la referencia, recibida por esta Dirección General el 21 de julio del año en curso; decidió la Comisión unánimemente* ***no renovar*** *su certificado médico aeronáutico Clase 1 debido a la condición médica presentada por usted que corresponde a una obstrucción de su arteria descendente anterior en su tercio proximal, asociado a su bloqueo de rama izquierda completo y sus antecedentes coronarios, lo hacen no apto para el ejercicio en forma segura de las atribuciones que su licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea-Avión le otorga; lo anterior por un plazo de año y medio, después del cual, tomando en cuenta el tratamiento médico que debe llevar, se pueden realizar de nuevo los exámenes que el informe de la Comisión Médica indica, para valorar si la obstrucción en su arteria ha disminuido a los niveles establecidos y determinar nuevamente si psicofisicamente es apto o no, o si se le puede declarar apto con restricciones.*
>
> *(...)".*

(La negrita pertenece a su original)

En virtud de loa anterior el señor Lépiz Camacho pretende que dicha autoridad judicial le acoja las siguientes pretensiones:

> *"1. Que se declare en sentencia que los dos actos administrativos objeto de impugnación en esta demanda son Absolutamente Nulos.*

2. Que se declare con lugar la presente demanda, y que se establezca que el CETAC es responsable directo de los daños y perjuicios que se exponen en los hechos vigésimo primero a vigésimo cuarto de la demanda.

*3. Que se condene al CETAC a pagarme el daño material directo generado al suscrito el cual se explica en el hecho vigésimo primero y asciende a la suma de **7.119.264,60** colones.*

*4. Que se condene al CETAC a pagarme los perjuicios generados al suscrito los cuales se explican en los hechos vigésimo segundo y vigésimo tercero, y que ascienden en su totalidad a la suma de **16.730.271,81** colones.*

*5. Que se condene al CETAC a pagarme el daño moral generado por su actuar, el cual se explica en el hecho vigésimo cuarto y asciende a la suma de **20.000.000,00** colones.*

6. Que se condene al CETAC a pagarme los intereses legales sobre los rubros: 2, 3, 4 y 5 de esta pretensión desde la fecha de presentación de esta demanda y hasta la fecha de su efectivo pago.

7. Que se condene al CETAC a pagarme las costas personales y procesales generadas por esta demanda, las cuales deberán ser cuantificadas sobre la sumatoria de los rubros indicados en esta pretensión.

8. Que en el caso de que el Estado se oponga a la presente demanda se le condene también al pago de las costas personales y procesales generadas por esta demanda, las cuales deberán ser cuantificadas sobre la sumatoria de los rubros indicados en esta pretensión".

Criterio para resolver: En el caso bajo análisis y después de considerar la posición de la parte involucrada, se procede a resolver de la siguiente manera:

De los autos se desprende que la decisión de la Administración de no renovar en un primer momento, el certificado médico aeronáutico de clase 1 del demandante, fue producto de la recomendación de la comisión médica aeronáutica que está legalmente constituida por medio del decreto ejecutivo número MOPT-19227 del 13 de octubre de 1989, donde ésta acuerda declararlo no apto y, por ende, no renovar su certificado médico aeronáutico de clase 1, ya que no cumple con la normativa internacional Manual de OACI 8994 de medicina aeronáutica en su número 1.7.7 y la normativa nacional en el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico (RAC LPTA), en su numeral 6.3.2.5.

Por lo que acoger la petición planteada por el señor Lépiz Camacho, sería contraria a lo que señala el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública, el cual establece lo siguiente:

"Artículo 16.-

1. En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

2. El Juez podrá controlar la conformidad con estas reglas no jurídicas de los elementos discrecionales del acto, como si ejerciera contralor de legalidad".

La Dirección General de Aviación Civil debe, ante todo, priorizar el interés público frente al interés particular, al tener la obligación de velar por la seguridad operacional de la Aviación y, en este caso específico, debe tutelar que el señor Lépiz Camacho o cualquier piloto sea privado o comercial cumpla con los requerimientos médicos que se exige para poder ser apto y tener licencia autorizada para realizar vuelos con aeronaves.

Asimismo, tiene la facultad de exigir al titular de una licencia y habilitaciones, en cualquier oportunidad y siempre que existan razones justificadas, que acredite de nuevo alguno o todos los requisitos que dieron lugar a la suspensión de las atribuciones que otorgan dichos documentos y podrá, a solicitud justificada de los interesados, expedir, reponer o revalidar las licencias, previo los trámites correspondientes.

En este sentido, los numerales 1.2.5.2.3 y el 6.3 del Capítulo 6, RAC-LPTA, establecen lo correspondiente a la expedición y renovación de la evaluación médica Clase 1, disponiendo que la evaluación médica del titular de una licencia de piloto se renovará a intervalos que no excedan 12 meses y cuando la persona haya cumplido los 60 años, el período de validez especificado se reducirá a seis meses.

Aunado a lo anterior, dentro de los requisitos psicofísicos que el titular debe cumplir para la renovación de la evaluación médica de dicha clase, se establece lo siguiente:

"(...)

6.3.2.5 1El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, ***que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación****".*

(Lo destacado no pertenece al original)

Es decir, para poder expedir al solicitante la evaluación médica de Clase 1 o de cualquier otra clase, la Dirección General de Aviación Civil debe obligatoriamente cerciorarse de que se cumplen con los requisitos previstos en la normativa.

Por otro lado, el numeral 8 del decreto ejecutivo número 19227 del 13 de octubre de 1989, denominado *"Crea Comisión Médica Aeronáutica"* y sus reformas, establece dentro de las funciones de los médicos examinadores, la de practicar exámenes médicos y expedir los certificados médicos correspondientes a los interesados para la obtención, renovación, convalidación de licencia del personal técnico aeronáutico, de conformidad con los procedimientos técnicos y administrativos establecidos por la Dirección General de Aviación Civil.

---

[1] Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, denominado *RAC-LPTA* CAPÍTULO 6 Disposiciones médicas aplicables al otorgamiento de licencias, 6.3 Evaluación médica — Clase 1.

La autorización definitiva de la licencia será dada por el director general de Aviación Civil; el médico evaluador de la Dirección periódicamente verificará los resultados de los dictámenes otorgados por los médicos examinadores.

En cuanto a las funciones que realiza dicha comisión, el artículo 9 del decreto ejecutivo citado, establece lo siguiente:

> *"Artículo 9º-La Comisión, además de su labor de asesoramiento en medicina aeronáutica a la Dirección General de Aviación Civil, tendrá como objetivo fundamental la organización, dirección, proyección y actualización permanente del archivo médico aeronáutico de todo el personal aeronáutico nacional, adaptándolo a los métodos, normas y procedimientos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, por ser Costa Rica parte contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.*
>
> ***Los miembros de la Comisión Médica desempeñarán al mismo tiempo las funciones de examinador médico del personal técnico aeronáutico.***
>
> \- (Lo destacado no pertenece al original)

La Comisión Médica Aeronáutica cuenta con una sección de especialistas de diferentes ramas, entre ellas, cardiología, los cuales los asesorarán cuando lo estimen necesario, estos deben ser médicos incorporados al Colegio de Médicos y Cirujanos de Costa Rica, estar debidamente calificados y poseer las instalaciones necesarias.

En virtud de todo lo expuesto, 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 numeral 16 de ese último cuerpo normativo, se confirma las actuaciones administrativas realizadas tanto por la Dirección General de Aviación Civil como por la Comisión Médica Aeronáutica de esta dirección, ya que no era viable proceder con el otorgamiento de la renovación del certificado médico aeronáutico número 3.603.012 del 14 de mayo de 2021, al piloto Lépiz Camacho, pues fue una prueba sobreviniente la que motivó el cambio de decisión, respecto a su condición médica.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

4) Se confirma el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-129-2021 de fecha 21 de julio de 2021, suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general, mediante el cual se le realizó la comunicación formal al señor Francisco Alonso de Jesús Lépiz Camacho de la denegación de la renovación del certificado médico aeronáutico clase 1, conducta administrativa objeto de la presente litis, en los términos dispuestos en el artículo 31.3 del Código Procesal Contencioso Administrativo.

5) **Se da por agotada la vía administrativa.**

6) Se les instruye a los apoderados especiales judiciales para que comuniquen lo correspondiente ante la autoridad judicial.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 10

No.0118-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 21:30 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce solicitud de aumento de espacio utilizado para oficina de operaciones, lote de parqueo de equipo y taller en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós a la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima, cédula jurídica 3-101-696606, debido al incremento de operaciones, las cuales generan más necesidades de espacio.

Resultando

Primero: Que mediante artículo décimo tercero de la sesión ordinaria 50-2018 del 26 de setiembre de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar certificado de explotación a la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima, cédula jurídica 3-101-696606, para brindar los servicios especializados de aeródromos en las habilitaciones 1- Servicios de apoyo a la aeronave en rampa. 2- Servicios al pasajero y equipaje y 3- Servicios de despacho de vuelos solo para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Segundo: Que mediante artículo octavo de la sesión ordinaria 02-2019 del 9 de enero de 2019, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar el permiso de uso de dos espacios ubicados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós a la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima, para brindar los servicios especializados de aeródromos en las habilitaciones 1- Servicios de apoyo a la aeronave en rampa. 2- Servicios al pasajero y equipaje y 3- Servicios de despacho de vuelos solo para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas, con una vigencia igual a la de su certificado de explotación.

Tercero: Que mediante oficio número GAFS-LR007-2022 de 7 de abril de 2022, el señor Renan Chavarría Vallejos, portador de la cédula de identidad número 5-319-740, en su condición de representante legal con facultad de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima, solicitó un aumento de espacio de los dos lotes que tienen arrendados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, debido al incremento de operaciones por parte de la citada compañía.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-136-2022 del 18 de abril de 2022, el Departamento de Aeropuertos recomendó el aumento de los espacios arrendados por la compañía G.A. Fligth Support sociedad anónima en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, señalando textualmente lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Este Departamento de Aeropuertos en apego a los principios de eficiencia, oportunidad, razonabilidad y economía procesal, procede a la emisión del criterio para el incremento de los espacios solicitados por la empresa G.A. Flight Support S.A., cédula jurídica 3-101-696606, 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 dichos espacios sean incrementados, restando analizar la viabilidad legal para ello, para*

brindar los servicios especializados de aeródromos en las habilitaciones 1- Servicio de apoyo a la aeronave en rampa. 2- Servicios al pasajero y equipaje y 3- Servicio de despacho de vuelos sólo para aeronaves de pasajeros y carga no paletizada, aumentándose el área en 15 mts2 de espacio del lote utilizado para oficina de operaciones y de 195 mts2 de espacio del lote utilizado para el parqueo de equipo y taller, como se detalla a continuación:

Lote para oficina de operaciones:
Ubicación: *Se encuentra contiguo al puesto de seguridad P11, en el área #6*
Dimensiones actuales: *10 mts x 15 mts = 150 mts2.*
Dimensiones solicitadas: *11mts x 15mts = 165 mts2.*
Incremento: *15 mts2.*

Lote para parqueo de equipo y taller
Ubicación: *Se encuentra frente del Taller de ADS, en el Área #6*
Dimensiones actuales: *15 mts x 13 mts = 195 mts2.*
Dimensiones solicitadas: *30mts x 13mts = 390 mts2.*
Incremento: *195 mts2*
(...)".

Quinto: Que según reporte de Consulta de morosidad patronal del 21 de marzo de 2022, la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima se encuentra al día con sus obligaciones obrero-patronales con la Caja Costarricense del Seguro Social, Instituto Nacional de Aprendizaje, Instituto Mixto de Ayuda Social y Fondo de Asignaciones Familiares

Sexto: Que según certificación de no saldo número 185-2022 del 28 de abril de 2022, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima se encuentra al día en sus obligaciones con la institución.

Sétimo: 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.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
Cetac
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO

ACTA No. 31-2022

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".*

Al respecto, en su dictamen número 08948 del 27 de junio de 2006, la Contraloría General de la República señaló lo siguiente:

> *"A- LOS TITULARES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN*
> *Como bien se señala en la consulta, el certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público, lo que se deduce del artículo 143 (antiguo 138) de la Ley de Aviación Civil:*
> *"Para la explotación de cualquier servicio aéreo público, se requiere un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación civil, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo si se tratare de servicios aéreos internacionales.*
> *El Certificado de explotación es un contrato-concesión cuyos derechos no podrán ser transferidos o embargados en ningún caso y estarán sujetos a las demás limitaciones y sanciones del derecho administrativo".*
>
> *El certificado de explotación se otorga para explotar el servicio de navegación aérea, el cual debe necesariamente prestarse a partir de un aeropuerto o aeródromo, sea público o privado, lo que conlleva el uso de terrenos e instalaciones dentro de ese bien. Es por ello que, en la solicitud de certificado de explotación, debe indicarse: "Los aeródromos e instalaciones auxiliares que pretendan utilizar" (artículo 147, g). Ahora bien, si se autoriza la explotación de un servicio aéreo que implica la utilización de los aeropuertos públicos, no se concibe desde un punto de vista lógico el denegar a la empresa explotante el derecho de usar el dominio público. Para la construcción de las instalaciones necesarias se deberá facilitar el*

uso correspondiente, por el plazo de vigencia del certificado de explotación y en el tanto en que se encuentre vigente, facultad que podrá establecerse en el certificado de explotación y, solo en su defecto, otorgarse por medio de un permiso de uso.

No se trata, empero, de un derecho exclusivo de uso, según se deriva del artículo 154 (antiguo 149) de la citada Ley:

"Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de espacios aéreos, aerovías, rutas, aeropuertos, aeródromos, facilidades o servicios auxiliares de navegación. Los certificados tienen carácter de concesión para la explotación de servicios públicos, en las condiciones que establece esta ley".

2. Efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima, cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permiten emitir la modificación solicitada en la asignación del permiso de uso de dos espacios en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós a la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima para brindar los servicios especializados de aeródromos en las habilitaciones 1- Servicios de apoyo a la aeronave en rampa. 2- Servicios al pasajero y equipaje y 3- Servicios de despacho de vuelos solo para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas, esto de acuerdo con la recomendación del Departamento de Aeropuertos.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante el oficio número DGAC-DA-OF-136-2022 del 18 de abril de 2022, el cual, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"(...)

Este Departamento de Aeropuertos en apego a los principios de eficiencia, oportunidad, razonabilidad y economía procesal, procede a la emisión del criterio para el incremento de los espacios solicitados por la empresa G.A. Flight Support S.A., cédula jurídica 3-101-696606, 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 dichos espacios sean incrementados, restando analizar la viabilidad legal para ello, para brindar los servicios especializados de aeródromos en las habilitaciones 1- Servicio de apoyo a la aeronave en rampa. 2- Servicios al pasajero y equipaje y 3- Servicio de despacho de vuelos sólo para aeronaves de pasajeros y carga no paletizada, aumentándose el área en 15 mts2 de espacio del lote utilizado para oficina de operaciones y de 195 mts2 de espacio del lote utilizado para el parqueo de equipo y taller, como se detalla a continuación:*

Lote para oficina de operaciones:
Ubicación: *Se encuentra contiguo al puesto de seguridad P11, en el área #6*
Dimensiones actuales: *10 mts x 15 mts = 150 mts2.*
Dimensiones solicitadas: *11mts x 15mts = 165 mts2.*
Incremento: *15 mts2.*

Lote para parqueo de equipo y taller
Ubicación: *Se encuentra frente del Taller de ADS, en el Área #6*
Dimensiones actuales: *15 mts x 13 mts = 195 mts2.*
Dimensiones solicitadas: *30mts x 13mts = 390 mts2.*
Incremento: *195 mts2*

(...)".

Con fundamento en los hechos descritos y citas de ley.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Modificar el permiso de uso en precario de dos espacios ubicados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, otorgados a la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima, mediante artículo octavo de la sesión ordinaria 02-2019 del 9 de enero de 2019, para brindar los servicios especializados de aeródromos en las habilitaciones 1- Servicios de apoyo a la aeronave en rampa. 2- Servicios al pasajero y equipaje y 3- Servicios de despacho de vuelos solo para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas, aumentándose el área en 15 metros cuadrados del espacio del lote utilizado para oficina de operaciones y de 195 metros cuadrados de espacio del lote utilizado para el parqueo de equipo y taller, según lo indicado en el oficio número DGAC-DA-OF-136-2022 del 18 de abril de 2022, emitido por el Departamento de Aeropuertos.

2) En todo lo demás se mantiene incólume la resolución número 07-2019 de las 18:00 horas del 9 de enero de 2019, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

3) Notifíquese a la compañía G.A. Flight Support sociedad anónima, representada por el señor Renan Chavarría Vallejos, en su condición de representante legal con facultad de apoderado generalísimo sin límite de suma de la de la citada compañía, por medio del correo electrónico info@gaflightsupport.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y al Departamento de Aeropuertos.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 11

No.0119-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 21:47 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce informe final de Investigación Preliminar sobre supuestas irregularidades en el nombramiento del funcionario Ricardo Jiménez Paniagua, en el puesto de jefe del Grupo de Trabajo Investigación de Accidentes, sobre el pago del salario-disponibilidad y la asignación de horarios de los subordinados.

RESULTANDOS

Primero: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-764-2021 del 25 de octubre de 2021, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos remitió el criterio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-016-2021 del 11 de octubre de 2021, suscrito por el Proceso de Relaciones Humanas y Sociales, aclarando varios puntos repetidos en la presente denuncia, en el cual se indicó con respecto al tema lo siguiente:

> *"Atendemos su consulta vía correo electrónico de fecha 28 de setiembre 2021 mediante la cual solicito a esta Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el punto de vista en relación con los oficios CETAC-AIA-0134-2021 del 16 de agosto 2021, suscrito por la señora Rocío Mayela Briceño Matarrita, y CETAC-AIA-OF-160-2021 del 28 de setiembre 2021, suscritos por los señores Julián Acuña Hernández y Rocío Briceño Matarrita, ambos Técnicos de Investigación de Accidentes Aéreos.*
>
> *En los citados oficios se exponen una serie de observaciones las cuales nos referimos en el mismo orden que fueron planteados:*
>
> *1-Horarios*
>
> *En este apartado es importante hacer hincapié en que los horarios de los funcionarios ubicados en los diferentes Aeropuertos, por la índole de sus funciones, pueden ser rotativos teniendo que laborar días feriados o jornadas extraordinarias según sea la necesidad institucional.*
>
> *De manera complementaria según los principios del servicio público en la Administración Pública dado la situación fiscal del país, el Gobierno ha promovido recortes presupuestarios que han venido a afectar el pago de horas extras, por lo que se busca con el mayor apego a la normativa optimizar el uso de sus recursos, facilitado por la distribución del personal y evitar el pago de tiempo extraordinario.*
>
> *Esto implica para las jefaturas darse a la tarea de distribuir la programación de labores en cinco días con horarios de 8 horas y dos días de descanso; los cuales no precisamente correspondan a sábado y domingo, siendo que el horario del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma es de lunes a domingo de 6:00 a.m. a 6:00 p.m. y en caso de presentarse algún accidente o incidente aéreo, la jefatura deberá tomar las medidas necesarias para atender el evento y cumplir con las funciones asignadas.*

2-Dias libres

La formulación del horario de trabajo le compete directamente al Jefe de la Unidad, quien analiza en primera instancia la necesidad institucional y luego las necesidades particulares de sus subalternos para programar los horarios, todo en apego a la normativa aplicable.

Específicamente en cuanto a los horarios de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos se han atendido varias consultas referentes a la programación de días feriados, indicando que estos días contemplados en el Código de Trabajo, si son laborados se pagan de forma doble, pero no debe ser reprogramado su disfrute.

En cuanto a las observaciones de la dotación de más personal o la posibilidad de pagar una disponibilidad rotativa a los investigadores incluyendo a la jefatura, las diferentes directrices y propiamente la Ley N°9635 "Ley del Fortalecimiento de las Finanzas Públicas" limita la creación de plazas y el otorgamiento de nuevos pluses.

En este momento la Dirección General está analizando el resultado del informe de Cargas de Trabajo, siendo que Recursos Humanos está a la espera de instrucciones al respecto y se tiene por autorizado mediante un acuerdo de Autoridad Presupuestaria el pago de Disponibilidad para el puesto de Jefe de Accidentes e Incidentes Aéreos. No se deja de lado que a futuro se justifique un eventual reconocimiento a otros funcionarios.

3-Presencialidad

La modalidad actual que se mantiene en la Institución por la crisis de la Pandemia es el trabajo remoto, respaldado en la suscripción de Contratos de Teletrabajo, con el fin de tener un documento que respalde las funciones teletrabajables. Sin embargo, este mismo documento en el inciso 7.8 establece como parte de los compromisos de la persona teletrabajadora, el presentarse a la oficina cuando sea requerido por la jefatura o superior inmediato.

Sobre este punto, recalcamos que la necesidad institucional y la índole de sus funciones son aspectos fundamentales a considerar por la jefatura inmediata para la distribución funcional.

Adicionalmente, se solicitó opinión la Encargada de Relaciones Humanas y Sociales (oficio DGAC-DFARH-RL-OF-016-2021 de 11 de octubre de los corrientes) que acompañamos.

Segundo: Que mediante oficio número TROPY-070-2021 del 3 de noviembre de 2021, el señor Juan Carlos Calderón Fernández, secretario general del Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt), presentó ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo Técnico de Aviación Civil, denuncia sobre el supuesto nombramiento irregular del jefe de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, así como, las acciones tomadas por éste como jefe y el uso correcto de los fondos públicos, por parte de la Administración, indicando en lo que interesa lo siguiente:

"(...)

ACTA No. 31-2022

En resguardo de los intereses laborales de nuestros afiliados, así como la sana utilización de las finanzas públicas la presente tiene como fin darles a conocer situaciones que el grupo de investigaciones de la autoridad de investigación de accidentes e incidentes (en adelante AIA) del Cetac les tiene muy ocupados por algunos asuntos que pudieran estar generando uno adecuado ambiente laboral no resguardo del principio de legalidad no utilización adecuada de los fondos públicos.

Se nos informa que existe un desfase actualmente en el manual de puestos y las funciones. Hoy día hay tres (3) investigadores que pertenecen a la AIA que poseen el puesto de técnicos e investigadores 1 (Manuel vigente) o investigador de accidentes 1 (manual nuevo). Las funciones están demarcadas con el alcance y obligaciones y ***el punto objetivo que las limita*** *está en el peso técnicamente dispuesto en* ***12,500 libras*** *y su máximo alcance de generar informes de accidentes aéreos en aeronaves es con peso inferior a las 12,500 libras.*

Los accidentes aéreos en este tipo de aeronaves que no excedan las 12,500 libras deberán ser realizados por investigadores técnicos 2 y aquellos accidentes en aeronaves con un peso superior a las 12,500 libras deberían ser realizados por técnicos e investigadores o la Jefatura.

Dichos servicios están pasando un momento en el cual la nueva Jefatura que fue nombrada por el Cetac continuado indicando que deben realizar funciones de investigador IIC (investigador a cargo). incluso por medio de correos y reuniones le han indicado a dicha Jefatura que existe un problema con dicha categorización que les otorga darles las tareas a desarrollar.

En un correo que generó la Jefatura el cual se copió al área de recursos humanos y el señor subdirector de la DGAC, hubo una respuesta que con todo respeto puede generar error que sería la siguiente:

"... consideró además importante saquen el rato para revisar en la página 83 del 6M01 manual del área técnica en la sección supervisión recibida donde se especifica:

"... trabaja con independencia técnica y autoridad para llevar las investigaciones técnicas análisis conclusiones y recomendaciones sobre la investigación de accidentes o percances aéreos asignados. para ello debe seguir los procedimientos y métodos de investigación aplicables las especificaciones técnicas manuales técnicos de investigación circulares de asesoramiento y las normas de ejecución utilizada en la investigación aeronáutica."

Según nos han informado los funcionarios de la AIA el texto no fue usado correctamente por los siguientes puntos:

a. *Las investigaciones como llC (investigador a cargo) y elaboración de informes finales son competencia en este momento a la* ***Jefatura*** *de la AIA del CETAC.*

b. *Tenemos noticia que el Cetac contrató a una persona sin experiencia, sin entrenamiento alguno como investigador de accidentes aéreos y sólo con una licencia aeronáutica; la citada Jefatura delega todas las responsabilidades sobre alguien neófito en el tema.*

c. *Tenemos noticia que en principio en la actualidad esa Jefatura estaría canalizando la manera para que un organismo ajeno a nuestro país Nicaragua Honduras realice las investigaciones de los colaboradores con tal de, en principio, no dar la estructura que nuestro país requiere. entonces cabe cuestionarse para que la administración contrató una persona como jefe de la AIA que no cuenta con el perfil, entrenamiento, experiencia, sin casos investigados ni conocimientos necesarios para el cargo. ¿La administración habrá solicitado que dentro del perfil como Jefatura conste que haya realizado casos investigadas investigados y hechos por dicho funcionario como IIC (Investigador a cargo)? Esto para demostrar que posee los conocimientos necesarios para el cargo, porque: ¿cómo ejercería la supervisión sobre los investigadores de una especialidad ajena a la Jefatura? ¿cómo asiste los laboratorios para supervisar que las tareas técnicas aplicadas son correctas y no se está omitiendo algún procedimiento necesario, sí en principio, no tuviese la experiencia y el conocimiento para las tareas? ¿cuánto le costaría económicamente al Cetac al país, al erario público, que una entidad extraterritorial sea quien deba realizar el trabajo que esa Jefatura se presume debe realizar? porque se supone que la administración debe maximizar tanto el recurso humano como financiero y que el servicio público se realice de forma oportuna en los recursos económicos disponibles en los funcionarios que se contratan para realizar las labores recomendadas.*

Por lo que es importante señalar:

1. *Siendo la clase laboral de nuestros afiliados como técnicos de investigación de accidentes 1, de acuerdo al manual de puestos vigente (6M01), su naturaleza de trabajo, es la ejecución de labores* ***técnico asistenciales*** *de aeronáutica, en el campo de la investigación y prevención de accidentes de aviación general y comercial.*
2. ***Dentro de la descripción de funciones****: ejecutan labores* ***técnico asistencial*** *a las aeronaves livianas a menores de* ***12,500 libras.***

3. ***La SUPERVISIÓN RECIBIDA*** *de la página 83 del 6M01, Manual del área técnica, que la Jefatura les ha invitado a leer, se refiere a la supervisión recibida por parte del superior inmediato, en este caso la Jefatura, por lo tanto, no les corresponde al su subalterno, o sea al técnico asistente 1 trabajar con independencia, ya que es un asistente técnico, esta Facultad de trabajar con independencia técnica y autoridad, es más bien del que supervisa su labor.*

4. *Tampoco le corren de ejercer pues ninguna supervisión al técnico asistente.*

5. *De acuerdo al anexo 13 de la OACI, documento 9756 denominado manual de investigaciones de accidentes de Aviación Civil parte uno, y el RAC 13 se define al investigador a cargo (IIC) como la persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación. (...)*

(...) tercero, porque no existe en el anexo 13 o sus documentos OACI relacionados, ni en el RAC 13, ni en ninguna otra fuente el plazo de un mes calendario para finalizar un informe final. De hecho, no se da un plazo definido lo más cercano son las normas 6.5 y 6.6 del anexo 13, que citan textualmente y a continuación: "... lo antes posible y si se puede en un plazo de 12 meses de lo contrario en cada aniversario se emitirá una declaración provisional: (...)

Otro punto a considerar es el horario de contratación de los investigadores técnicos del CETAC (AIA). Al ingreso de la nueva Jefatura, inmediatamente cambió los turnos de trabajo de lunes a viernes por turnos que los obligan a trabajar los fines de semana a sabiendas que a dichas facturas es el único funcionario de la AIA que la administración si le reconoce y paga el rubro por disponibilidad.

El Código del Trabajo y el RAS (reglamento autónomo de servicios del Ministerio de Obras Públicas y transportes) establecen la jornada laboral en 8 horas diarias o sea el equivalente a 48 horas semanales, de lunes a viernes, con 2 horas de almuerzo y 15 minutos de café en la mañana y tarde pero al existir la jornada continua, con sólo 40 minutos de almuerzo, se contempla las 8:00 del sábado (lo equivalente a 6 días laborales es decir la jornada continua), por lo tanto y en principio, el trabajo de los fines de semana corresponde a tiempo extraordinario, que se ha venido trabajando compensando por días entre semana, o sea que se compensa el tiempo por tiempo, lo cual es, según la jurisprudencia laboral de nuestro país y reconocido de igual forma por la asesoría legal de la DGAC, ***ilegal,*** *porque no está regulado en los documentos citados. Cabe señalar que, si a dichos funcionarios se les ordena labor un día domingo debe ser pagado en 2. 5 horas por el total de tiempo elaborado, dependiendo del caso.*

Los días feriados que son muy distintos a los días libres, pues no deben ser compensados por otro día como feriado, por este motivo ***se le paga la disponibilidad a la Jefatura*** *para que cubra en estos días, como lo ha establecido de la propia administración. Y reiteramos, al único funcionario que se le reconoce dicho rubro.*

También en los horarios que se elaboren deben existir un acuerdo mutuo entre Jefatura y subalterno, o sea entre ambas partes y no ser impuesto, ni excederse, como ocurre actualmente, y para ejemplo adjuntamos el horario de octubre del 2021.

(...)

Por todo lo anterior, solicitamos expresamente: se realiza una investigación para determinar:

A. Las posibles responsabilidades "In Eligendo" e "In Vigilando" del nombramiento de la Jefatura de la AIA,

B. Determinar si la Jefatura AIA cumple con el perfil, experiencia, entrenamiento, cursos, capacitaciones y conocimientos técnicos previos ser nombrado en el cargo,

C. Sí la asignación de horarios del personal de la AIA es un actor proporcional y razonable,

D. Si los fondos públicos están siendo utilizados de forma razonable, tanto por salarios como por disponibilidad.

(...)".

(La negrita no es del original)

Tercero: Que mediante artículo tercero de la sesión ordinaria 85-2021 del 8 de noviembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

"(...)

Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a transcribir el artículo tercero de la sesión ordinaria 85-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 08 de noviembre del 2021.

***ARTÍCULO. – 03** "Se conoce el oficio No. TROPY-070-2021, del 03 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Juan Carlos Calderón Fernández, secretario general de la Unión Nacional de Trabajadores del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (UNATROPYT), en el que remite el informe relacionado con la existencia de un desfase en el manual de puestos y las funciones de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos.*

*Con base en las manifestaciones del despacho del ministro de Obras Públicas y Transportes, sobre el particular **SE ACUERDA**: Trasladar el oficio No. TROPY-070-2021 a la Administración para que realice el análisis y el estudio de los aspectos indicados en el documento y que se remita al señor ministro del MOPT y al presidente de este Consejo, para el trámite correspondiente.*

(...)".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-2155-2021 del 17 de noviembre de 2021, la Dirección General de Aviación Civil solicitó a la Asesoría Jurídica lo siguiente:

*"De conformidad, con lo dispuesto en el articulo tercero de la sesión ordinaria **85-2021**, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, el día 08 de noviembre del año en curso, me permito remitir adjunto el oficio **TROPY-070-2021**, suscrito por el señor Juan Carlos Calderón Fernández, en calidad de Secretario General de la Unión Nacional de Trabajadores del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (UNATROPYT), referente a la existencia de un desfase en el manual de puestos y funciones de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos. Al respecto, se le solicita proceder analizar y preparar la respuesta pertinente; según lo dispuesto por este Órgano Colegiado".*

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1505-2021 del 22 de noviembre de 2021, la Asesoría Jurídica solicitó a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, información respecto el proceso efectuado en el nombramiento del señor Ricardo Jiménez Paniagua.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-884-2021 del 8 de diciembre de 2021, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, en respuesta a lo solicitado, manifestó lo siguiente:

"(...)

*III- **ANTECEDENTES DEL CASO***

Con el objeto de tener claras las acciones llevadas a cabo por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos para cubrir el puesto denominado "Jefe Grupo de Trabajo de Investigaciones de Accidentes, número de puesto 380349, quien presentaba una condición de vacante desde el 16 de febrero del 2021 a continuación se realiza un desglose de las mismas:"

-Mediante oficio CETAC-AIG-OF-116-2021 suscrito por el señor Luis Giovanni Villalobos García, solicita su regreso a su puesto en propiedad.

-Mediante oficio DGAC-DFA-RH-OF-116-2021 de fecha 11 de febrero 2021 suscrito por la licenciada Flori Ortiz Vargas, otrora jefe de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, remite oficio al Sr. Villalobos en el cual se le informa que su regreso a su puesto en propiedad será efectivo a partir del 16 de febrero del 2021.

-Mediante correo electrónico de fecha 17 de febrero suscrito por la Sra. Eugenia Mora Mora como analista del proceso de gestión de empleo, remite información a la Sra. Flory Ortiz Vargas, Jefatura otrora sobre la verificación de requisitos de los funcionarios internos de la Unidad de Accidentes e incidentes para determinar si alguno de ellos cumplía con los requisitos establecidos para la clase jefe grupo de Trabajo de Investigaciones de Accidentes.

-Aunado a ello mediante correo electrónico de fecha 17 de febrero del 2021 suscrito por la Licda Viviana León Palma, jefe Proceso Gestión de Empleo, confeccionar el afiche correspondiente a la clase Jefe grupo de trabajo de investigaciones de accidentes a lo interno de la institución.

-La divulgación interna se divulgó el día 18 de febrero del 2021 al correo institucional y se establecieron las fechas para la recepción de las manifestaciones de interés a partir del 19/02/2021 hasta el 23/02/2021 para buscar candidatos internos interesados. Producto de ello, se recibió una manifestación de interés del Sr Elmer Hernández Chávez, funcionario del Departamento de Aeronavegabilidad para dicha clase.

-mediante correo de fecha 25/02/2021 suscrito por Licda Flori Ortiz Vargas otrora jefe Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, solicitó a las funcionarias Viviana León Palma, Jefatura proceso de gestión de empleo y a la señora Lorena Arce Arrieta, la

divulgación de manera externa del puesto correspondiente a la clase jefe de grupo de trabajo de investigación de accidentes por instrucciones superiores a la Dirección General. Dicha divulgación fue publica en la página web de la institución el día 25 de febrero del 2021 y se establecieron las siguientes fechas para la recepción de estos a partir del 25/02/2021 y hasta 01/03/2021. Así las cosas, se recibieron 06 curriculum vitae de oferentes externos.

-Una vez recibidos los curriculum vitae de los candidatos internos y externos, la funcionaria Eugenia Mora Mora analista del proceso de gestión de empleo elaboró un cuadro resumen de los participantes a fin de determinar si los interesados reunían los requisitos establecidos dicha clase. Dicha verificación se realiza con base al currículum vitae.

-Mediante oficio DGAC-DFA-RH-OF-186-2021 de fecha 3 de marzo del 2021 suscrito por la licda Flory Ortiz Vargas, otrora jefe Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, remitió al señor Luis Miranda Muñoz subdirector general los nombres de los oferentes que manifestaron interés y que en apariencia reunían los requisitos solicitados en el manual de puestos de servicios aeronáuticos. Los candidatos fueron los siguientes: el señor Elmer Hernández Chávez (funcionario interno) y los señores Ricardo Iturrino Monge y Eduardo Montero Peña (oferentes externos). Aunado a ello, la funcionaria Eugenia Mora Mora mediante correo electrónico de fecha 03 de febrero del 2021, remitió al señor Luis Miranda Muñoz subdirector general los respectivos curriculum vitae.

-El día 09 de marzo del 2021 se recibió correo electrónico suscrito por el señor Luis Diego García Palma, jefe del Departamento de Seguridad operacional, adjuntando oficio DGAC-DSO-OF-0055-2021 suscrito por su persona y el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general, en la que instruyen a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos ampliará el periodo de recepción de manifestaciones de interés correspondiente a los puestos de la Jefatura de la unidad de aeronavegabilidad y Jefatura de Unidad de Investigación de accidentes e incidentes aéreos. Aunado a ello la licenciada Flory Ortiz Vargas otrora Jefatura de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, remite correo electrónico de fecha 9 de marzo del 2021 al señor García Palma, Jefatura de departamento seguridad operacional, con copia al señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general, dando acuse de recibo del oficio citado anteriormente, y le indica que se procederá con su solicitud verbal, de ampliar únicamente la divulgación correspondiente a la Jefatura de la Unidad de Investigación de accidentes y mantener la divulgación de la Jefatura de aeronavegabilidad con los candidatos que participaron en primera instancia.

-De conformidad con la instrucción detallada en el acápite anterior, se confeccionó el afiche ampliación de divulgación externa correspondiente a la clase" jefe grupo de trabajo investigación de accidentes" y fue divulgada el día 9 de marzo del 2021 en la página web de la DGAC y se establecieron las siguientes fechas para la recepción de manifestaciones de interés a partir del 09/03/2021 hasta el 10/03/2021.

-Producto de la ampliación de la divulgación externa para la clase" jefe grupo de trabajo investigación de accidentes" se recibió 4 curriculum vitae de oferentes externos, tal y como se citan a continuación:

1. *Curriculum vitae del señor Ricardo Jiménez Paniagua, remitido mediante correo electrónico de fecha 09 de marzo del 2021.*
2. *Curriculum vitae del señor Osvaldo D Ambrosio, remitido mediante correo electrónico de fecha 09 de marzo del 2021.*
3. *Curriculum vitae del señor Rodney Duran Cerdas, remitido mediante correo electrónico de fecha 10 de marzo del 2021.*
4. *Curriculum vitae del señor Norman Brown, remitido mediante correo electrónico de fecha 10 de marzo del 2021.*

-El día 11 de marzo del 2021 se recibe correo electrónico suscrito por el señor Elmer Hernández Chávez, candidato interno el cual comunica que se aparta del proceso con su participación para optar por la plaza correspondiente a la clase jefe grupo de trabajo investigación de accidentes, quedando únicamente candidatos externos interesados.

-El día 15 de marzo del 2021, el señor Luis Diego García Palma, jefe del Departamento de Seguridad operacional, se presentó a la unidad de gestión institucional de recursos humanos, y reviso las condiciones de los participantes correspondientes a la clase jefe de grupo de trabajo investigación de accidentes, con base en los curriculum vitae aportados por los participantes, ello con el fin de determinar la experiencia de los candidatos en el ámbito aeronáutico, siendo el señor García el experto en la materia de seguridad operacional, labor que llevó a cabo en conjunto con las analistas del proceso gestión de empleo, la señora Viviana de León Palma y Lorena Arce Arrieta. Aunado a ello la señora Arce remite correo de fecha 15 de marzo del 2021, al señor Luis Diego García jefe Departamento de Seguridad operacional y al señor Luis Miranda Muñoz subdirector general referente a lo tratado en la reunión con el señor Diego García Palma correspondiente a la verificación de los currículum y que se informará a la unidad de gestión institucional de recursos humanos lo más pronto posible de lo acordado por esa Dirección General. (Se adjunta hoja borrador con anotaciones generadas por el Sr. Luis Diego García Palma, con respecto al análisis que realizó).

- *El mismo día 15 de marzo del 2021 se recibió correo electrónico por parte del señor Luis Diego García Palma jefe departamento seguridad operacional solicitando que se le remitiera tanto a él como al señor Luis Miranda Muñoz los currículum vitae de los participantes con el fin de brindarle información a los señores Miembros del CETAC, sobre los nombres de los posibles candidatos.*

- *Mediante correo electrónico de fecha 16 de marzo del 2021 suscrito por el interés en ambas divulgaciones externas para dicha clase, cómo se indican a continuación:*

1. *Clifford Renick Álvarez*
2. *Norman Brown Pérez*
3. *Ricardo Jiménez Paniagua*
4. *Eduardo Montero Peña*
5. *Osvaldo D Ambrosio Matarrita*
6. *Harold Ibarra Ryan*
7. *Ricardo Iturrino Monge*

- *Aunado a ello, la licenciada. Flory Ortiz Vargas, otrora Jefe Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, remite correo electrónico de fecha 16 de marzo del 2021 a la señora Lorena Arce Arrieta, analista del proceso de gestión de empleo, al señor Luis Diego García Palma, jefe Departamento de Seguridad operacional y al señor Luis Miranda Muñoz, Subdirector General, en el cual reafirma que el candidato que sea seleccionado debe cumplir con todos los requisitos entre ellos los relativos al idioma inglés y a la supervisión de personal.*

- *El día 17 de marzo del 2021 se recibe en esta Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, suscrito por el señor Luis Miranda Muñoz Subdirector General, en el que nos informa que se conformó la terna con los nombres de los siguientes candidatos seleccionados: Osvaldo D Ambrosio Matarrita, Ricardo Jiménez Paniagua y Eduardo Montero Peña, mismos que serían entrevistados el día 19 de marzo por parte de los señores William Rodríguez López, Daniel Araya barquero y Sofía García Romero, directores del CETAC vía Teams. mediante correo electrónico de fecha 19 de marzo del 2021, suscrito por la Sra Lorena Arce Arrieta, analista del proceso de gestión de empleo, se dio acusó de la información y se procedió con la convocatoria a la entrevista según el día establecido.*

(...)

- *El día 22/03/2021 se recibió correo electrónico del señor Luis Miranda Muñoz subdirector general en el que comunica que de acuerdo a lo informado por el seatac la persona seleccionada para el puesto jefe de la unidad de investigación de accidentes era el señor Ricardo Jiménez Paniagua.*

- *El día 23 de marzo del 2021, la Licda Viviana León Palma Jefatura del proceso gestión de empleo remite correo a la señora Lorena Arce analista del proceso de gestión de empleo con la colilla de correo referente al nombramiento del señor Ricardo Jiménez Paniagua con el fin de proceder como corresponda.*

- *El dia 25 de marzo del 2021 se recibió oficio DGAC-DG-OF-562-2021 suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura director general, remitiendo acuerdo del CETAC-AC-2021-0363 de fecha 24 de marzo del 2021, en el que se solicitaba nombrar al señor Ricardo Jiménez Paniagua cédula de identidad 1-0835-0781 como candidato seleccionado por parte de los Directores del CETAC para el puesto clase Jefe Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes.*

IV. MOVIMIENTO DE PERSONAL DEL FUNCIONARIO RICARDO JIMÉNEZ PANIAGUA.

- *A efectos de realizar el movimiento de personal del señor Ricardo Jiménez Paniagua se recibió oficio DGAC-DSO-OF-0078- 2021 el día 24 de marzo del 2021, suscrito por los señores Luis Diego García, jefe de departamento seguridad operacional, y por el señor Eric Segrega Peña, Jefatura operaciones aeronáuticas con VB. del señor Luis Miranda Muñoz subdirector general, en el que emiten criterio técnico relacionado con la experiencia de*

supervisión de personal de pilotos, y aclaran que las aeronaves de categoría de transporte aéreo, como el AIRBUS A 320, Embraer 190 y Boeing B737, entre otros, el capitán al mando se encuentra a cargo de la tripulación de vuelo y tripulación de cabina.

- *Con fecha 24 de marzo del 2021, se confeccionó el estudio de requisitos DGAC-DFA-RH-n 041-2021 a nombre del señor Ricardo Jiménez Paniagua-concluyéndose que reúne los requisitos para la clase Jefe Grupo de Trabajo Investigación de Accidentes, basados tanto en los análisis de los atestados resguardados en su expediente personal como en el criterio emitido por los señores Eric Sagrera Peña, Jefatura de Operaciones Aeronáuticas con VB del Sr. Luis Miranda Muñoz, Sud director General mediante oficio DGAC-DSO-OF-0078-2021.*

- *Con fecha de rige 26 de marzo del 20 21 se efectúa el nombramiento interino del funcionario Ricardo Jiménez Paniagua, según Acción de Personal No. 321000092, que consta en el expediente personal del funcionario bajo el Folio número 019-2.*

V. OTROS DATOS IMPORTANTES:

El puesto No. 380349 Clase jefe Grupo de Trabajo de Investigaciones de Accidentes, quedó vacante a partir del 16/02/2021 por renuncia del funcionario señor Geovanni Villalobos García. Dicha renuncia fue solicitada por el señor Villalobos mediante oficio CETAC-AIG-OF-017-2021 de fecha 08 de febrero del 2021 suscrito por el funcionario.

Aunado a ello, estudiante oficio DGAC-DFA-RH-OF-116-2021 de fecha 11 de febrero 2021 suscrito por la licenciada Flory Ortiz Vargas, jefe Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, lee indica al señor Villalobos García que su regreso a su puesto en propiedad se hará efectivo a partir del 16 de febrero del 2021.

*Respecto a la consulta planteada por la Asesoría jurídica en el punto c) del oficio DGAC-AJ-OF-1505-2021 en lo que se refiere a dar una explicación detallada de lo que significa el término **"No aplica"** se aclara que el término se refiere a que un determinado requisito no se considerará por diversas razones técnicas. ejemplo de ello es cuando una clase de puesto solicita un requisito legal pero el colegio profesional no incorpora en un determinado grado o el colegio no existe para la disciplina que se trata entonces se utiliza el término "No aplica".*

El Manual de Puestos de Servicios Aeronáuticos establece una serie de requisitos para la clase jefe de Grupo de Trabajo de Investigación de Accidentes estableciendo lo siguiente: cumplir con el al menos uno de los siguientes requisitos específicos:

- *Cinco años de experiencia como técnico en investigación de accidentes 2 y dos años de experiencia en supervisión de personal o curso equivalente (Dirección de personal, Supervisión de personal, Administración de personal etc.) de al menos 80 horas.*

- *Poseer algunas de las siguientes licencias: licencia de piloto privado o comercial o de transporte o encargado de vuelo (despachador de vuelo) o ingeniero de vuelo o de técnico*

en mantenimiento de aeronaves 1 y 7 años de experiencia en operaciones aeronáuticas y 2 años de experiencia en funciones gerenciales (con personal a cargo) o en supervisión de personal.

- *Poseer mínimo título de bachillerato universitario en alguna de las siguientes carreras: ingeniería aeronáutica, ingeniería mecánica, ingeniería eléctrica, ingeniería electrónica, ingeniería electromecánica, o cualquier otra carrera a nivel superior atinente el cargo (previo análisis del caso) y siete años de experiencia en operaciones aeronáuticas y 2 años de experiencia en funciones gerenciales (con personal a cargo) o en supervisión de personal.*

En este caso del señor Jiménez, se le consideró el segundo requisito para su cumplimiento.

En lo que se refiere al punto d) del mismo oficio de la asesoría jurídica que se refiere a cual estudio parámetro comparativo utilizó la unidad de gestión institucional de recursos humanos con respecto al oficio DGAC-DESO-OF-0078-2021", sobre el particular aclaramos que el ente competente para interpretar los requisitos de las diferentes clases del puesto, es la unidad de gestión institucional de recursos humanos, sin embargo y en virtud de contar con un mayor criterio, la unidad se respaldó o se apoya en criterios técnicos de las diferentes dependencias técnicas de la DGAC. Así las cosas y con el objeto de contar con un mayor criterio técnico en cuanto al factor de supervisión ejercida por que señala la clase de puesto de jefe de grupo de accidentes e incidentes, la unidad de solicitud de manera verbal criterio al señor Luis Diego García Palma, jefe Departamento de Seguridad operacional, recibiendo él mismo a través del oficio DGAC-DESO-OF-0078-2021.

- *Con base en lo expuesto en el inicio recibido el proceso de gestión de empleo procedió a llevar a cabo un análisis del mismo versus lo indicado en el manual de puestos de servicios aeronáuticos llegando a la conclusión de que el señor Jiménez reunía los requisitos técnicos legales que la clase de puesto de jefe de Grupo de Trabajo de Investigación de Accidentes situaciones que se indica en el estudio de requisitos No 041-2021 y que consta en el expediente personal del funcionario bajo el folio N°128.*

VI. CONCLUSION

Dado lo anterior en apego a lo que establece tanto el Manual de Puestos de Servicio Aeronáuticos, como el criterio emitido por los expertos del área técnica de la DGAC, los señores Luis Diego García Palma, jefe de Departamento de Seguridad Operacional y el señor Eric Sagrera Peña Jefatura Operaciones Aeronáuticas, con visto bueno del señor Luis Miranda Muñoz en su calidad de Subdirector General se concluye que la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, realizó un riguroso análisis técnico-legal de los requisitos y atestados que presentó el señor Ricardo Jiménez Paniagua, y se determinó que reunía los requisitos para la clase de puesto de jefe Grupo de Trabajo Investigación de Accidentes".

Séptimo: Que mediante correo electrónico del 24 de marzo de 2022, la Asesoría Jurídica le consultó a la señora Noelia Villalobos Gutiérrez, jefe del Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, lo siguiente:

> *"1. ¿Se le ha reconocido el rubro de disponibilidad al jefe actual de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes, desde su nombramiento?*
> *2. ¿Cuál es el fundamento legal para el reconocimiento de dicho rubro y cuál es el porcentaje del mismo?*
> *3. ¿Indicar si el salario del funcionario anterior que ejercía el puesto de jefe ha sido variado con respecto al jefe actual? ¿Si se cancelaran montos diferentes favor indicar la razón?*
> *4. ¿Cuál es el fundamento para el pago de salarios de los funcionarios de esa Unidad, y si los mismos han sido conforme a lo establecido por ley?".*

Octavo: Que mediante correo electrónico del 29 de marzo de 2022, la señora Noelia Villalobos Gutiérrez, jefe del Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, indicó sobre las consultas antes citadas, lo siguiente:

> *"1. ¿Se le ha reconocido el rubro de disponibilidad al jefe actual de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes, desde su nombramiento?*
>
> *R/No se le ha reconocido, sin embargo, existe una solicitud que se está tramitando ante la AP.*
>
> *2. ¿Cuál es el fundamento legal para el reconocimiento de dicho rubro y cuál es el porcentaje del mismo?*
>
> *R/El fundamento legal es el STAP-N°2006-04 del 16 del diciembre 2004 el cual establece un 25%, el procedimiento que se aplica es el mismo que establece el Servicio Civil:*
> - *Resolución DG-126-97 de la Dirección General de Servicio Civil del 11 de noviembre de 1997.*
> - *Decreto Ejecutivo N°26393-MP del 7 de octubre de 1997.*
> - *Circular DG-002-2000 de la Dirección General de Servicio Civil de fecha 15 de febrero 2002.*
> - *Resolución DG-035-2020 de la Dirección General de Servicio Civil del 13 de marzo 2020.*
>
> *3. ¿Indicar si el salario del funcionario anterior que ejercía el puesto de jefe, ha sido variado con respecto al jefe actual? ¿Si se cancelaran montos diferentes favor indicar la razón?*
>
> *R/ El salario para el puesto de jefe de accidentes no ha variado desde el segundo semestre del año 2020.*
>
> *4. ¿Cuál es el fundamento para el pago de salarios de los funcionarios de esa Unidad, y si los mismos han sido conforme a lo establecido por ley?*

R/ Los salarios para todos los puestos de la DGAC, se establecen de conformidad con la escala de Salarios que emite la Dirección General de Servicio Civil, para los puestos excluidos del Régimen de Servicio Civil se toma en cuenta esa misma escala de Salarios se ajustan según el porcentaje aprobado y nivel salarial".

Noveno: Que mediante correo electrónico del 5 de abril de 2022, la Asesoría Jurídica le consultó a la señora Sandra López Madrigal, jefa interina de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, lo siguiente:

"(...)

En ese sentido, indicar cual fue el análisis y la valoración que ese departamento realizó con respecto a dicho criterio, mismo que permitió avalar y equiparar la experiencia laboral de un piloto con tripulación al mando, con la experiencia laboral de supervisión de personal establecido en el Manual de Puestos Aeronáuticos, utilizado para las contrataciones de puestos administrativos.

(...)".

Decimo: Que mediante correo electrónico del 7 de abril del 2022, la señora Viviana León Palma, jefe del Proceso de Gestión de Empleo de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, dio respuesta a la Asesoría Jurídica, indicando lo siguiente:

"(...)

Con instrucciones superiores, damos respuesta al correo de fecha martes 5 de abril relacionado con criterio emitido sobre experiencia laboral de un piloto con tripulación al mando. Al respecto le informamos lo siguiente:

La Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos se apoya en el personal técnico aeronáutico para que ayude a clarificar los requisitos de un determinado candidato u oferente para un mejor resolver, una vez recibido el criterio emitido por los Sres Luis Diego García Palma, Coordinador de Servicios Aeronáuticos, Sr. Erick Sagrera Peña, Jefe a.i. de Operaciones Aeronáuticas y por el Sr. Luis Miranda Muñoz, en calidad de Subdirector General, se analizó desde el punto de vista técnico, también a todas luces, el piloto al mando tiene la tripulación a cargo por lo cual se denota que es supervisión de personal, por tanto considerando el criterio emitido por el área técnica y los criterios técnicos que maneja Recursos Humanos, se consideró como aceptable.

(...)".

Decimo Primero: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-497-2022 del 02 de mayo del 2022, la Asesoría Jurídica, recomendó con respecto a la investigación preliminar literalmente lo siguiente:

***1)** De conformidad con los hechos anteriormente señalados y citas legales, se recomienda el archivo de la presente investigación preliminar, ya que no existen méritos para el inicio de un*

procedimiento administrativo, pues no se constata la existencia de una situación fáctica irregular, es decir, acciones contrarias a la ley, tanto en el nombramiento de la jefatura de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aereos, en la asignación de horarios del personal y en el manejo de los fondos públicos para el pago de salarios y el rubro de disponibilidad, acciones que fueron denunciadas por el Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt).

***2)** Comunicar el resultado de la presente investigación al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y al señor Juan Carlos Calderón Fernández, secretario general del Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt).*

Decimo Segundo: Que en el dictado de esta recomendación se han observado las normas y procedimientos de ley.

I. Sobre la investigación preliminar, procedimiento administrativo ordinario y 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.

Sin embargo, no por ello, la Administración se encuentra imposibilitada de llevar a cabo este procedimiento, por el contrario, 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 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 la Sala Constitucional
- 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

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.

Por su parte, el ***procedimiento administrativo,*** según palabras del tratadista Eduardo Ortiz Ortiz, es *" ... el conjunto de actos preparatorios concatenados según un orden cronológico y funcional, para verificar la existencia de la necesidad pública a satisfacer y de los hechos que lo crean, así como para oír a los posibles afectados y voceros de intereses conexos, tanto públicos como privados, especialmente estos últimos, con el fin de conformar la decisión en la forma que mejor los armonice con el fin público a cumplir".* (Nulidades del Acto Administrativo en la Ley General de la Administración Pública, Revista del Seminario Internacional de Derecho Administrativo, Colegio de Abogados, San José, Asociación Costarricense de Derecho Público, 1981, página 383)

Dicho procedimiento se encuentra regulado en los artículos 214 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública. Al efecto, se establecen dos tipos de procedimiento, el ordinario y el sumario, artículos 308 a 319 y 320 a 326, respectivamente.

La esencia del procedimiento administrativo en general según se desprende de la lectura del acta 105 de la sesión celebrada por la Comisión Permanente de Gobierno y Administración, el 7 de abril de 1970, en el trámite de discusión del proyecto de la Ley General de la Administración Pública es la siguiente:

> *"... 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. Se recogen dos propósitos básicos sobre los que descansan toda la normativa del proyecto enunciados desde el comienzo de esta exposición a saber: 1) el de resolver la contraposición entre autoridad y libertad entre prerrogativa y garantía. Buscando un justo equilibrio entre las necesidades de un procedimiento rápido, ágil y flexible indispensable para el funcionamiento eficiente y económico de la Administración y las garantías debidas al administrado sobre las cuales el proyecto no admite transacción salvo casos de excepción, de urgencia que se regulan restrictivamente. 2) En general el de garantizar la vigencia efectiva de los principios de derecho sobre los que se asienta todo el régimen institucional costarricense y que valen no sólo para garantizar intereses legítimos de los administrados sino también cada día más como la condición ... en la defensa del interés público".*

Este procedimiento, amén de garantizar el derecho de defensa de las partes interesadas (artículo 39 de la Constitución Política), garantiza la verificación de la verdad real de los hechos a fin de que la Administración resuelva de la mejor manera, el asunto sometido a su decisión.

Desde un inicio, la Sala Constitucional señaló las garantías mínimas del derecho de defensa, aspectos que ha reiterado insistentemente. Refiriéndose al tema del derecho de defensa en materia administrativa, el Tribunal Constitucional ha reseñado lo siguiente:

> *"El derecho de defensa o derecho al debido proceso en materia administrativa comprende básicamente: a) Notificación al interesado del carácter y fines del procedimiento, b) derecho de ser oído y oportunidad del interesado para presentar argumentos y producir prueba que entienda pertinente, c) 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; ch) derecho del administrado de hacerse representar y asesorar por abogados, técnicos y otras personas calificadas; d) notificación adecuada de la decisión que dicta la administración y los motivos en que ella se funde, e) derecho del interesado de recurrir la decisión dictada".* (sentencia número 15-90 de las 16:45 horas del 5 de enero de 1990)

En este sentido, el procedimiento administrativo es de cumplimiento obligatorio para la Administración Pública por cuanto:

> *"... los órganos administrativos actúan sujetándose a reglas de procedimiento predeterminadas, de modo que el cumplimiento de las normas de procedimiento es, por lo tanto, un deber de los órganos públicos ... Esta obligatoriedad general de los procedimientos instituidos resulta indispensable y debe ser mantenida con verdadera obstinación, puesto que las brechas que se abran contra ese principio, al permitir la discrecionalidad o mejor aún la arbitrariedad de la administración en este campo, constituirán ataques dirigidos contra el objeto mismo del procedimiento administrativo, contra sus finalidades de eficiencia, acierto, y corrección y garantía jurídica, instituidas a favor de los administrados".* (ESCOLA, Héctor

Jorge, Tratado General de Procedimiento Administrativo, Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1973, páginas 12-27).

El procedimiento administrativo ordinario se aplica dentro de los supuestos que indica el artículo 308 de la Ley General de la Administración Pública, el cual textualmente dice lo siguiente:

> *"Artículo 308. 1. El procedimiento que se establece en este Título será de observancia obligatoria en cualquiera de los siguientes casos: a) Si el acto final puede causar perjuicio grave al administrado, sea imponiéndole obligaciones, suprimiéndole o denegándole derechos subjetivos, o por cualquier otra forma de lesión grave y directa a sus derechos o intereses legítimos; y b) Si hay contradicción o concurso de interesados frente a la Administración dentro del expediente. 2. Serán aplicables las reglas de este Título a los procedimientos disciplinarios cuando éstos conduzcan a la aplicación de sanciones de suspensión o destitución, o cualesquiera otras de similar gravedad".*

En cuanto al derecho de defensa y debido proceso, en la sentencia número 5529-93 de las 10:57 horas del 29 de octubre de 1993, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"El derecho de defensa -debido proceso que consagra el artículo 39 constitucional- debe tener oportunidad de ejercerlo el supuesto responsable de una falta que le pueda deparar una sanción, desde el momento mismo del inicio de las diligencias administrativas levantadas al efecto. Deberá conocer de qué se le acusa, tener intervención en el procedimiento y estar presente en la recepción de toda la prueba testimonial, en su caso, y acceso a la documental, a fin de que pueda proveer su defensa... ".*

En esta etapa, es preciso que el órgano competente para dictar el acto final, en este caso, la Dirección General de Aviación Civil, proceda a tomar la decisión de iniciar el procedimiento y designar al órgano director encargado de tramitar el desarrollo de este, invistiéndolo de manera formal de las facultades necesarias para que posea la competencia y capacidad jurídica requeridas para dar validez a sus actuaciones.

Así las cosas, el órgano director de procedimiento deberá, fundamentalmente, notificar a los interesados de los hechos, cargos, motivos, carácter y fines por los cuales se abre el respectivo procedimiento administrativo, poniendo a su disposición el expediente levantado al efecto, citarlo para una comparecencia oral y privada ante la Administración con un plazo no menor de quince días de antelación, ni mayor a ese plazo, con señalamiento de hora y fecha, hacerle la prevención de señalar lugar para oír notificaciones y de aportar la prueba que considere pertinente, e indicarle los recursos y plazos en que proceden.

En orden a los principios de intimación e imputación de cargos, en la sentencia número 1739-92 de las 11:45 horas del 1° de julio de 1992, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"... el que da lugar al derecho de todo imputado a ser instruido de cargos, es decir, puesto en conocimiento de la acusación, desde el primer momento –incluso antes de la iniciación del proceso contra él, por ejemplo, por parte del Ministerio Público. Es obligación de todas las autoridades que intervienen en el proceso, del juez principalmente, instruir de cargos y advertir de sus derechos constitucionales a todo imputado, mediante una relación oportuna,*

expresa, precisa, clara y circunstanciada de los hechos y sus consecuencias legales; y de esto sólo puede lograrse plenamente en presencia personal del mismo reo, con su defensor".

A mayor abundamiento, en la sentencia número 216-I-98 del 14 abril de 1998, la Sala Constitucional concluyó lo siguiente:

"IV.- El principio de intimación pretende garantizar dos aspectos:
a) que, a la persona investigada, se le comuniquen de manera exacta los hechos que dan origen al proceso que se interesa, con la finalidad de que pueda proveer a su defensa, y b) que en el pronunciamiento de fondo se dé una identidad entre lo intimado y lo resuelto. En la especie, no se observa que se haya configurado una violación a este principio en perjuicio del amparado, pues del expediente administrativo que se ha tenido a la vista se desprende que el órgano director del procedimiento, le ha informado de manera clara sobre los hechos que sirvieron de base para iniciar en su contra un proceso disciplinario...".

También, en la sentencia número 2376-98 del 1° de abril de 1998, la Sala Constitucional concluyó lo siguiente:

"El principio de intimación expuesto en dicha sentencia, significa el derecho de ser instruido de los cargos que se le imputan a cualquier persona o personas, y el principio de imputación, el derecho a tener una acusación formal, en el sentido de individualizar al o los imputados que se pretendan someter a proceso, describir en forma detallada, precisa y claramente el hecho que se les acusa, y hacer una clara calificación legal del hecho, señalando incluso los fundamentos de derecho de la acusación y concreta pretensión punitiva".

De otro lado, es de hacer notar que la *" ... obligación de notificar la existencia de un proceso, en el que eventualmente le pueda resultar una responsabilidad -ya sea de carácter judicial o administrativo-, tiene rango constitucional en razón de que ese proceder forma parte del concepto general de debido proceso que establece el artículo 39 de la Carta Fundamental, afirmación que obedece al hecho de que mediante esa vía se garantiza a las personas interesadas que tendrán la oportunidad de proveer a su defensa*". (Sala Constitucional, sentencia número 5348-94 de las 10:21 horas del 16 de setiembre de 1994).

Se acoge así, la garantía de la debida comunicación al interesado, comunicación que se podrá hacer personalmente o por medio de telegrama o carta certificada en el lugar de residencia, trabajo o en cualquier otra dirección exacta del interesado que conste en el expediente o por medio de publicación en el diario oficial La Gaceta (artículos 240 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública). Es menester indicar que la parte tiene la obligación de comunicar a la Administración cualquier cambio en lugar para oír notificaciones.

Por otra parte, el derecho de audiencia (comparecencia oral y privada a que aluden los artículos 218 y 309 de la Ley General de la Administración Pública), tiene como finalidad que el funcionario y su abogado - si considera pertinente contar con patrocinio letrado- puedan intervenir en el proceso, haciendo las alegaciones de hecho y de derecho que consideren oportunas, así como la posibilidad de aportar la prueba que respalde sus afirmaciones y la de combatir los argumentos y pruebas de cargo.

Sobre el particular, el jurista español Jesús González Pérez, en su obra "*EL DERECHO A LA TUTELA JURISDICCIONAL*", afirma que la citada audiencia da al interesado la posibilidad de aportar al expediente su

versión de los hechos (en la doble versión fáctica y jurídica) que, como elemento de juicio más, resulta en todo caso indispensable para que la autoridad disidente resuelva conociendo los datos o argumentos que legalmente pueda aportar el administrado con la finalidad de contrarrestar una prueba o posición prima facie o presuntivamente se manifiesta para el de forma adversa.

Es decir, la audiencia oral y pública es el medio idóneo que contempla la ley para el ejercicio de la más amplia defensa de las partes, misma que por su naturaleza puede ser renunciada por ella - así como cualquier otro aspecto del procedimiento, - verbigracia, la interposición de recursos- si lo estima necesario para proteger sus derechos e intereses, como derivación de la garantía contenida en el artículo 39 de la Carta Magna que señala que nadie puede ser obligado a declarar contra sí mismo.

En este sentido, en la sentencia número 126-96 de las 15:57 horas del 9 de enero de 1996, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"II.- En el procedimiento administrativo, que tiene como objeto más importante la verificación de la verdad real de los hechos (artículo 214.2 de la Ley General de Administración Pública), las partes interesadas tienen derecho a una comparecencia oral y pública con la Administración, en la que "se ofrecerá y recibirá en lo posible toda la prueba, siempre que la decisión final pueda causar daños graves a alguna o a todas aquellas, de conformidad con la ley" (artículo 218 ídem). Es decir, que la audiencia oral y pública es el medio idóneo que contempla la ley, para el ejercicio de la más amplia defensa de las partes, que por su naturaleza, puede ser renunciada por ella, si lo estima necesario para proteger sus derechos e intereses, como derivación de la garantía contenida en el artículo 36 de la Constitución Política que señala que nadie puede ser obligado a declarar contra sí mismo. III.- Ahora bien. Para el caso del procedimiento administrativo, tal y como lo dispone el artículo 248 de la Ley General de Administración Pública: "1. El órgano que dirige el procedimiento podrá citar a las partes o a cualquier tercero para que declare o realice cualquier acto necesario para el desenvolvimiento normal del procedimiento o para su decisión final". 2. El citado podrá hacerse venir por la fuerza pública, si no compareciere a la primera citación." Si bien es cierto, este artículo no hace la diferencia con respecto a quiénes pueden ser citados, debe interpretarse que los llamados a declarar o simplemente a comparecer, lo son en sus condición de parte interesada, llamada para que ejerza su derecho a la defensa, y por lo tanto esa citación constituye un medio de defensa, razón por la cual, si no desean presentarse, están simplemente renunciando a un derecho que de por sí les asiste. Esta Sala no puede tolerar de ninguna forma que a un ciudadano se le amenace con restringir su libertad ambulatoria por el hecho de que voluntariamente decida renunciar a ejercitar un derecho. La posibilidad que tiene la Administración para traer por medio de la Fuerza Pública a cualquier persona para los efectos del artículo supra citado, debe entenderse que se refiere a los testigos o terceras personas, pero de ninguna manera a las partes que vayan a hacer uso de un derecho de defensa como parte interesada, de allí que el recurso deba ser declarado con lugar".*

De conformidad con el inciso 1) de la norma 315 de la Ley General de la Administración Pública, en la audiencia oral y privada se puede llevar a cabo sin intervención de la parte en el caso de que exista ausencia injustificada. Sin embargo, eso no significa que la parte acepta los hechos, pretensiones, ni pruebas de la Administración o de la contraparte (Sala Constitucional, sentencia número 1299-94 de las 10:54 horas del 8 de marzo de 1994).

A mayor abundamiento, "*el órgano director podrá posponer la comparecencia, si encuentra* defectos *graves en su convocatoria o por cualquier otra razón que la haga imposible*" (artículo 316 de la Ley General de la Administración Pública). Además, el inciso 3 del artículo 309 de la Ley General de la Administración Pública prevé la posibilidad de realizar una segunda comparecencia "*…únicamente cuando haya sido imposible en la primera dejar listo el expediente para su decisión final, y las diligencias pendientes así lo requieran*".

Finalizada la etapa de la comparecencia oral y privada, el asunto quedará listo para que el órgano decisor dicte el acto final (que debe estar debidamente motivado) dentro del plazo de quince días (artículo 319 de la Ley General de la Administración Pública). Dicho acto final deberá ser -obviamente- comunicado al administrado, con el fin de que, si no está de acuerdo con la decisión tomada, ejerza su derecho de defensa a través de los recursos ordinarios de revocatoria o reposición y el de apelación, o, el extraordinario de revisión. Valga señalar, que no basta comunicar sólo la parte resolutiva del acto final dictado, sino que es preciso comunicar *in integrum* su contenido.

Una vez instruido el procedimiento, el órgano director debe remitir el expediente al órgano decisor para éste dicte el fallo o acto final, tal y como lo señala la Ley General de Administración Pública. En términos generales, el procedimiento administrativo concluirá con la decisión final sobre el fondo del asunto planteado.

El procedimiento ordinario deberá concluirse -en principio- en un plazo de dos meses posteriores a su iniciación o, en su caso a la presentación de la petición del administrado –artículo 261 de la Ley General de la Administración Pública. No obstante, la Administración podrá prorrogarse por un plazo igual, mediante una resolución razonada que debe ser comunicada formalmente al superior y a las partes –antes de que venza el plazo inicial de los dos meses–, en la cual el órgano director describa los motivos por los que no ha podido realizar los actos previstos en el plazo señalado (artículo 263 Ley General de la Administración Pública).

La Procuraduría General de la República, mediante dictamen número C-165-96 del 8 de octubre de 1996, resolvió –ante consulta de cuál es momento procesal en que debe contarse el término de los dos meses – lo siguiente:

> *"1.-Si el procedimiento administrativo se realiza a petición de un particular, el inicio del mismo se cuenta a partir de esa petición; 2.- Si la decisión de realizar el procedimiento administrativo es de oficio, el plazo se cuenta a partir del momento del dictado de la resolución administrativa por el Órgano Director que establece el inicio del procedimiento y que normalmente incluye el señalamiento de la hora y fecha para la verificación de la audiencia oral y privada".*

Sobre este tema, en la sentencia número 670-94 de las 15:54 horas del 2 de febrero de 1994, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"No resulta válido, el argumento dado por la recurrente en el sentido de que el atraso en la tramitación del asunto sea imputable al órgano recurrido, toda vez que éste a fin de completar la prueba existente y dar así mayor oportunidad de defensa a la recurrente, solicitó a su superior -de conformidad con los términos del artículo 319 de la Ley General de la Administración Pública en concordancia con el inciso 1) del artículo 263 del mismo cuerpo legal-, suspender el plazo - el cual se entenderá sin perjuicio del establecido en los artículos*

261 y 263 de la ley de cita- previsto para dictar resolución final, lo que contó con la anuencia de la Junta y fue de conocimiento de Moreira Alfaro, por ello esta Sala no observa que el proceso no se encuentre adecuado a derecho, ni sea violatorio del artículo 41 Constitucional".

Es de hacer notar que existe un deber de la Administración de resolver dentro de los plazos previstos en la ley, tratando de lograr un máximo de celeridad y eficiencia con respeto al ordenamiento y a los derechos e intereses del administrado. Si ha mediado culpa del servidor en el retardo, cabrá sanción disciplinaria en su contra y, si la culpa es grave, responsabilidad civil ante el administrado como de la Administración (artículo 263 de la Ley General de la Administración Pública).

En la sentencia número 2109-98 del 25 de marzo de 1998, la Sala Constitucional se refirió a una situación en la cual había mediado culpa del administrado en la duración o retardo del proceso, en los siguientes términos:

"No se encuentra razón en la alegada denegatoria de justicia pronta y cumplida, toda vez que la duración del proceso que nos ocupa hasta el momento ha sido realmente afectada únicamente por las múltiples gestiones que ha presentado el aquí recurrente en el legítimo ejercicio de su defensa, y en cuanto al vicio de legalidad que acusa, por no ser materia propia de esta jurisdicción, se omite pronunciamiento al respecto".

Por último, como elemento de importancia ha de tenerse en cuenta que el "*incumplimiento total o parcial de las pautas ordenatorias del procedimiento administrativo acarrea sanciones jurídicas reparatorias de la antijuricidad en procura de la salvaguarda de la sanidad del derecho*". (DROMI, José Roberto, El Procedimiento Administrativo, Madrid, Editorial del Instituto de Estudio de la Administración Local, 1986, página 59).

II. Carácter reservado de la investigación preliminar

En el tanto la investigación preliminar se encuentra en curso, en principio, toda la información y documentos recopilados deberán tener un carácter reservado, es decir, no podrá ponerse a disposición de terceros y, en esa medida, estos no podrán apelar al derecho de acceso a la información administrativa (artículo 30 de la Constitución Política) para imponerse de su contenido, por tratarse de una limitación establecida por ley.

Lo mismo sucede con el expediente, en el cual se tramita y se deja memoria de los detalles de la investigación preliminar, toda vez que resulta importante mantenerla fuera del acceso a ciudadanos y, más aún, de medios de comunicación colectiva, para así evitar la emisión de criterios que puedan afectar en alguna medida los resultados de la investigación o, incluso, los derechos fundamentales de las personas objeto de la investigación preliminar.

Sobre este particular, la Ley contra la corrupción y el enriquecimiento ilícito en la función pública, ley número 8422 del 6 de octubre de 2004, en sus artículos 8, párrafo 2°, y 10, párrafo 1°, dispone lo siguiente:

"Artículo 8º-Protección de los derechos del denunciante de buena fe y confidencialidad de la información que origine la apertura del procedimiento administrativo. La Contraloría General de la República, la Administración y las auditorías internas de las instituciones y

empresas públicas, guardarán confidencialidad respecto de la identidad de los ciudadanos que, de buena fe, presenten ante sus oficinas denuncias por actos de corrupción.

La información, la documentación y otras evidencias de las investigaciones que efectúen las auditorías internas, la Administración y la Contraloría General de la República, cuyos resultados puedan originar la apertura de un procedimiento administrativo, serán confidenciales durante la formulación del informe respectivo. Una vez notificado el informe correspondiente y hasta la resolución final del procedimiento administrativo, la información contenida en el expediente será calificada como información confidencial, excepto para las partes involucradas, las cuales tendrán libre acceso a todos los documentos y las pruebas que consten en el expediente administrativo.
No obstante, las autoridades judiciales podrán solicitar la información pertinente, ante la posible existencia de un delito contra el honor de la persona denunciada.

Las personas que, de buena fe, denuncien los actos de corrupción descritos en el Código Penal, Ley N° 4573, y en esta Ley, serán protegidas por las autoridades policiales administrativas, conforme a los mecanismos legales previstos para tal efecto, a petición de parte.

Artículo 10.-Limitaciones de acceso al expediente administrativo. Cuando estén en curso las investigaciones que lleve a cabo la Contraloría General de la República en el ejercicio de sus atribuciones, se guardará la reserva del caso, en tutela de los derechos fundamentales del presunto responsable o de terceros.

A los expedientes solo tendrán acceso las partes y sus abogados defensores debidamente acreditados como tales, o autorizados por el interesado para estudiar el expediente administrativo antes de asumir su patrocinio.

Las comparecencias a que se refiere la Ley General de la Administración Pública en los procedimientos administrativos que instruya la Administración Pública por infracciones al Régimen de Hacienda Pública, serán orales y públicas, pero el órgano director, en resolución fundada, podrá declararlas privadas por razones de decoro y por derecho a la intimidad de las partes o de terceros, cuando estime que se entorpece la recopilación de evidencia o peligra un secreto cuya revelación sea castigada penalmente".

Asimismo, el artículo 6 de la Ley General de Control Interno, ley número 8292 del 31 de julio de 2002, señala lo siguiente:

"Artículo 6°-Confidencialidad de los denunciantes y estudios que originan la apertura de procedimientos administrativos. La Contraloría General de la República, la administración y las auditorías internas, guardarán confidencialidad respecto de la identidad de los ciudadanos que presenten denuncias ante sus oficinas.

La información, documentación y otras evidencias de las investigaciones que efectúan las auditorías internas, la administración y la Contraloría General, cuyos resultados puedan

originar la apertura de un procedimiento administrativo, serán confidenciales durante la formulación del informe respectivo. Una vez notificado el informe correspondiente y hasta la resolución final del procedimiento administrativo, la información contenida en el expediente será calificada como información confidencial, excepto para las partes involucradas, las cuales tendrán libre acceso a todos los documentos y las pruebas que obren en el expediente administrativo.

Para todos los casos, la Asamblea Legislativa, en el ejercicio de las facultades contenidas en el inciso 23) del artículo 121 de la Constitución Política, podrá acceder a los informes, la documentación y las pruebas que obren en poder de las auditorías internas, la administración o la Contraloría General de la República".

En resumen, por las razones apuntadas, la información recopilada a propósito de una investigación pasa a formar parte de un expediente confidencial, incluso para los personas investigadas, sin que esto implique una vulneración o violación a su derecho al debido proceso y/o a su derecho a defenderse, pues es valioso tener presente que se trata de una fase previa y preparatoria, la que podría arrojar o no elementos suficientes para la consecuente y posterior apertura de un procedimiento administrativo sancionatorio, dentro del cual –entonces sí- se le procurarán los derechos y garantías propias del debido proceso.

En la sentencia número 2296-99 de las 11:30 horas del 26 de marzo de 1999, la Sala Constitucional indicó lo siguiente:

"II.-Esta Sala en reiteradas ocasiones ha dicho que las garantías constitucionales establecidas mediante el debido proceso no resultan procedentes en los actos previos al procedimiento sancionatorio, siendo dentro de este último donde se deben respetar en toda su expresión los derechos contenidos en dicha garantía procesal. Así, este Tribunal, mediante sentencia número 2452-97 dijo: V.-El primero de ellos estriba en el hecho de haberse realizado una investigación preliminar sin su participación, constituyéndose dicha investigación en una violación del principio de defensa. A este punto resulta necesario indicarle al recurrente que esta Sala, en cuanto a las investigaciones preliminares, ha dicho en sentencias 6125-95 y 7259-94 de la cual extraernos el considerando tercero en el que se indicó: "TERCERO.-Esta Sala ha sostenido el criterio de que en tratándose de procedimientos disciplinarios los superiores u Órganos encargados del procedimiento pueden realizar una investigación preliminar mediante la cual se pueda determinar la procedencia o no del inicio de un procedimiento sancionatorio... ".

III. Sobre el fondo del asunto

1) Sobre los supuestos hechos que dan origen a la investigación preliminar:

Que mediante oficio número TROPY-070-2021 del 3 de noviembre de 2021, señor Juan Carlos Calderón Fernández, secretario general del Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt), presentó ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y al Consejo Técnico de Aviación Civil, denuncia sobre el supuesto nombramiento irregular del jefe de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, así como que la asignación de horarios y pagos salariales y otros rubros de esa Unidad.

El Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt) agrega que en resguardo de los intereses laborales de los afiliados, así como la sana utilización de las finanzas públicas, la denuncia tiene como fin dar a conocer situaciones que generan un inadecuado ambiente laboral y una utilización inadecuada de los fondos públicos, solicitando expresamente, se realiza una investigación para determinar lo siguiente:

> *"**1.** Las posibles responsabilidades "In Eligendo" e "In Vigilando" del nombramiento de la Jefatura de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos (AIA).*
>
> ***2.** Determinar si la Jefatura AIA cumple con el perfil, experiencia, entrenamiento, cursos, capacitaciones y conocimientos técnicos previos ser nombrado en el cargo.*
> *3. Si la asignación de horarios del personal de la AIA es un acto proporcional y razonable.*
>
> ***4.** Si los fondos públicos están siendo utilizados de forma razonable, tanto por salarios como por disponibilidad".*

a) Con respecto al nombramiento de la jefatura de la de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos y sus requisitos.

Con respecto a los dos primeros puntos de la denuncia, en los cuales se hace hincapié sobre el nombramiento de la jefatura de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos (AIA), es importante trazar las actuaciones realizadas por la Administración, en la Unidad delegada que es la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, los cuales se plasman a continuación.

En primera instancia, se debe aclarar que las gestiones para el nombramiento de la jefatura para el grupo de trabajo de la Unidad de Investigaciones de Accidentes e Incidentes, se inicia por necesidad de nombrar a un encargado, siendo que el funcionario designado que ejercía dicho puesto había renunciado, así la Administración necesitaba urgentemente el reemplazo.

Por lo anterior, se inicia el proceso de búsqueda de un candidato que cumpliera con los requisitos del puesto, por lo que mediante correo electrónico del 17 de febrero de 2021, la señora Viviana León Palma, jefe Proceso Gestión de Empleo de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, confeccionó el afiche correspondiente a la clase *JEFE GRUPO DE TRABAJO DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES*, mismo que se divulgó para la búsqueda de candidatos internos, el 18 de febrero de 2021, mediante el correo Institucional, indicando las fechas para la recepción de documentos (19 al 23 de febrero de 2021), recibiendo del señor Elmer Hernández Chávez, funcionario del Departamento de Aeronavegabilidad, su manifestación de interés.

Por otra parte, mediante correo electrónico del 25 de febrero de 2021, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos publicó por instrucciones de la Dirección General, en la página web de la institución, el concurso externo del puesto correspondiente a la clase *JEFE DE GRUPO DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES*, otorgando un plazo para la recepción de documentos del 25 de febrero hasta el 1° de marzo de 2021, recibiendo un total de 6 de oferentes externos interesados.

Continuando con el proceso para nombrar al funcionario respetivo, la señora Flory Ortiz Vargas, entonces jefe de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, remitió al señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general, el oficio número DGAC-DFA-RH-OF-186-2021 del 3 de marzo de 2021, en el cual se mostraban los nombres de los oferentes que manifestaron interés y que reunían los requisitos solicitados en el manual de puestos de servicios aeronáuticos. Siendo estos los señores Elmer Hernández Chávez (funcionario interno), Ricardo Iturrino Monge y Eduardo Montero Peña (oferentes externos).

Ahora bien, con el fin de encontrar más candidatos para dicho puesto y así ampliar las posibilidades de encontrar el perfil adecuado, la Administración instruyó a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos para que ampliará el periodo de recepción de manifestaciones de interés, correspondiente a los puestos de las jefaturas de las Unidades de Aeronavegabilidad e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, indicaciones dadas mediante correo electrónico del 9 de marzo de 2021, suscrito por el señor Luis Diego García Palma, jefe del Departamento de Seguridad Operacional, remitiendo el oficio número DGAC-DSO-OF-0055-2021 del 8 de marzo de 2021, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe del Departamento de Seguridad Operacional, y Luis Miranda Muñoz, subdirector general.

Asimismo, la señora Flory Ortiz Vargas, entonces jefatura de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, remitió al señor Diego García Palma, jefatura del Departamento Seguridad Operacional, con copia al señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general, correo electrónico del 9 de marzo de 2021, dando acuse de recibo del oficio citado anteriormente y manifestando en dicho correo que se procederá con lo indicado y con la solicitud verbal de ampliar únicamente la divulgación correspondiente a la jefatura de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

De conformidad con la instrucción detallada supra, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos confeccionó el afiche de ampliación de divulgación externa correspondiente a la clase jefe grupo de trabajo investigación de accidentes e incidentes aéreos, publicada el 9 de marzo de 2021, en la página web de la Institución, recibiendo manifestaciones de interés el 9 y 10 de marzo de 2021, para lo cual, se recibieron documentos de 4 oferentes externos, el señor Ricardo Jiménez Paniagua, remitido mediante correo electrónico del 9 de marzo de 2021, el señor Osvaldo D Ambrosio, remitido mediante correo electrónico del 9 de marzo de 2021, el señor Rodney Duran Cerdas, remitido mediante correo electrónico del 10 de marzo de 2021, y el señor Norman Brown, remitido mediante correo electrónico del 10 de marzo de 2021.
Con respecto a los participantes, mediante correo electrónico del 11 de marzo de 2021, el señor Elmer Hernández Chávez, candidato interno para el puesto en cuestión, manifestó que se aparta del proceso para optar por la plaza clase jefe grupo de trabajo de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, quedando únicamente candidatos externos interesados.

Una vez concluido el proceso de recepción de documentos, el 15 de marzo de 2021, el señor Luis Diego García Palma, jefe del Departamento de Seguridad operacional, se presentó a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, con el fin de revisar las condiciones de los participantes para el puesto de la clase jefe de grupo de trabajo investigación de accidentes, con base en los curriculum vitae aportados, esto con el fin de determinar la experiencia de los candidatos en el ámbito aeronáutico, siendo el señor García Palma el experto en la materia de seguridad operacional, labor que llevó a cabo en conjunto con las analistas del proceso gestión de empleo de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, manifestaciones de la Unidad de Recursos Humanos.

Posteriormente, mediante correo electrónico del 15 de marzo de 2021, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos remitió a los señores Luis Diego García, jefe Departamento de Seguridad Operacional, y Luis Miranda Muñoz, subdirector general, para que se realice verificación de los currículums, con el fin de brindarle información a los señores miembros del Consejo Técnico de Aviación Civil, sobre los nombres de los posibles candidatos, los cuales eran:

1) Clifford Renick Álvarez
2) Norman Brown Pérez
3) Ricardo Jiménez Paniagua
4) Eduardo Montero Peña
5) Osvaldo D Ambrosio Matarrita
6) Harold Ibarra Ryan
7) Ricardo Iturrino Monge

Por otra parte, mediante correo electrónico del 16 de marzo de 2021, la señora Flory Ortiz Vargas, entonces jefe de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, indicó a los señores Lorena Arce Arrieta, analista del Proceso de Gestión de Empleo de esa dependencia, Luis Diego García Palma, jefe Departamento de Seguridad Operacional, y Luis Miranda Muñoz, subdirector general, reiteración que el candidato que sea seleccionado debe cumplir con todos los requisitos del manual de puestos, *entre ellos el idioma inglés y la supervisión de personal.*

Por su parte, el 17 de marzo de 2021, el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general, informó a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos la decisión de conformar la terna con los candidatos seleccionados, los señores Osvaldo D Ambrosio Matarrita, Ricardo Jiménez Paniagua y Eduardo Montero Peña, para una entrevista virtual, vía Teams, el 19 de marzo de 2021, misma que fue realizada por los señores William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero y Sofía García Romero, directores del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Una vez transcurridas las entrevistas de los candidatos al puesto jefe de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, mediante correo electrónico del 22 de marzo de 2021, el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general, indicó que de acuerdo a lo informado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, la persona seleccionada para el puesto jefe de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, es el señor Ricardo Jiménez Paniagua.

Como resultado de todo lo antes indicado, mediante el oficio número DGAC-DG-OF-562-2021 del 25 de marzo de 2021, el señor Álvaro Vargas Segura, director general, remitió a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, el acuerdo CETAC-AC-2021-0363 del 24 de marzo de 2021, suscrito por los Directores del Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que se ordena nombrar al señor Ricardo Jiménez Paniagua, cédula de identidad número 1-0835-0781, en el puesto clase jefe Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aereos.

La Administración logró el análisis del perfil de 7 oferentes que fueron entrevistados y valorados por los jerarcas, una vez que cumplieron con los requisitos del Manual de Puestos de Servicios Aeronáuticos, el trámite de nombramiento del funcionario Ricardo Jiménez Paniagua, como jefatura de la Unidad de Accidentes e

Incidentes Aéreos, según los criterios técnicos citados, cumple con los requisitos y conocimientos técnicos requeridos para ese puesto.

Ahora bien, con respecto a los criterios técnicos y valoración de los documentos aportados, los cuales fueron tomados en cuenta por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, para este caso particular, se debe manifestar que la Asesoría Jurídica u otra dependencia de la Dirección General de Aviación Civil no pueden emitir criterio sobre los mismos, tal y como lo establece el artículo 16 de la Ley General Administración Pública, tampoco pueden ser cuestionados, ya que la norma manifiesta lo siguiente:

> ***"Artículo 16.-***
> *1. En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.*
> *2. El Juez podrá controlar la conformidad con estas reglas no jurídicas de los elementos discrecionales del acto, como si ejerciera contralor de legalidad".*

Con respecto al tema, mediante la sentencia número 2167-2010, el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, Sección Tercera, indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *las reglas unívocas de la ciencia y la técnica, en tanto se constituyen, además, en un parámetro delimitador de la Discrecionalidad administrativa, conforme al artículo 16 del citado cuerpo legal, en tanto obliga a la Administración a que su actuación esté debidamente motivada en el conocimiento teórico adquirido de las distintas metodologías y disciplinas de la ciencia y la técnica, cuando ello lo amerite.*
>
> *(...)".*

Es decir, para este caso, las manifestaciones técnicas de las Unidades competentes de la Dirección General de Aviación Civil no pueden ser valoradas, ni controvertidas, por la Asesoría Jurídica y otra dependencia de la institución, ya que son los especialistas en la materia, en todo caso, todos los criterios son parámetros esenciales y elementales de la motivación de un acto administrativo, por lo cual, como lo indica la norma citada, en ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica.

Sin embargo, debemos hacer hincapié que el nombramiento del señor Jiménez Paniagua, fue realizado de conformidad con el criterio técnico emitido por los señores Diego García Palma, jefe de Departamento de Seguridad Operacional, y Erick Sagrera Peña, jefe de Operaciones Aeronáuticas, en el cual acreditan los años de experiencia de supervisión de personal del señor Jiménez Paniagua, para ser reconocido y cumplir con el requisito establecido en el Manual de Puestos de Servicios Aeronáuticos, criterio que fue avalado por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, quien es el ente competente para revisar, analizar y decidir si el participante tiene los atestados para ser nombrado, en el puesto concursado.

Sin embargo, por no tener claridad en cómo se maneja la parte de los atestados y criterios técnicos, y como se realiza el análisis de estos, mediante correo electrónico del 5 de abril de 2022, la Asesoría Jurídica consultó nuevamente a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, solicitándole después de la

transcripción del criterio de los señores Diego García Palma, jefe de Departamento de Seguridad Operacional, y Erick Sagrera Peña, jefe de Operaciones Aeronáuticas, lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *En ese sentido, indicar cual fue el análisis y la valoración que ese departamento realizó con respecto a dicho criterio, mismo que permitió avalar y equiparar la experiencia laboral de un piloto con tripulación al mando, con la experiencia laboral de supervisión de personal establecido en el Manual de Puestos Aeronáuticos, utilizado para las contrataciones de puestos administrativos.*
>
> *(....)".*

Para lo cual, mediante correo del 7 de abril de 2022, la señora Viviana León Palma, jefe del Proceso de Gestión de empleo de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, manifestó literalmente lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Con instrucciones superiores, damos respuesta al correo de fecha martes 5 de abril relacionado con criterio emitido sobre experiencia laboral de un piloto con tripulación al mando. Al respecto le informamos lo siguiente:*
>
> *La Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos se apoya en el personal técnico aeronáutico para que ayude a clarificar los requisitos de un determinado candidato u oferente para un mejor resolver, una vez recibido el criterio emitido por los Sres Luis Diego García Palma, Coordinador de Servicios Aeronáuticos, Sr. Erick Sagrera Peña, Jefe a.i. de Operaciones Aeronáuticas y por el Sr. Luis Miranda Muñoz, en calidad de Subdirector General, se analizó desde el punto de vista técnico, también a todas luces, el piloto al mando tiene la tripulación a cargo por lo cual se denota que es supervisión de personal, por tanto considerando el criterio emitido por el área técnica y los criterios técnicos que maneja Recursos Humanos, se consideró como aceptable.*
>
> *(...)".*

Es decir, la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos indica que, con respecto a la contratación de funcionarios técnicos, ellos se apoyan en otras Unidades con personal técnico aeronáutico, para que les colabore en clarificar los requisitos de un determinado candidato u oferente, esto para un mejor resolver, además, manifiestan que una vez que reciben el criterio de esas Unidades se analiza desde el punto de vista técnico.

Ahora bien, para el caso particular, se indica que el criterio emitido por los señores Luis Diego García Palma, jefe del Departamento de Seguridad Operacional, Erick Sagrera Peña, jefe de Operaciones Aeronáuticas, y Luis Miranda Muñoz, Subdirector General, fue analizado por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, desde el punto de vista técnico, concluyendo que *"... a todas luces, el piloto al mando tiene la tripulación a cargo por lo cual se denota que es supervisión de personal, por tanto considerando el criterio*

emitido por el área técnica y los criterios técnicos que maneja Recursos Humanos, se consideró como aceptable".

Lo antes descrito aclara o corrobora que la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos valoró técnicamente, basado en el criterio de los funcionarios técnicos, la decisión y equiparación de los requisitos establecidos en el Manual de Puestos de Servicios Aeronáuticos y los atestados del señor Ricardo Jiménez Paniagua, teniendo como resultado el cumplimento del requisito denominado como "*supervisión de personal*".

Es importante aclarar que la Ley General de Aviación Civil, con respecto a la responsabilidad y supervisión de los pilotos al mando, indica lo siguiente:

> *"Artículo 61.- El personal aeronáutico estará constituido por los miembros del personal de vuelo y el personal de tierra que desempeñan funciones esenciales para la navegación aérea.*
>
> *(...)*
>
> *Artículo 63.- La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave. Son miembros de la tripulación el comandante de la aeronave o piloto al mando de ellas, los pilotos, copilotos, navegantes, mecánicos, radioperadores, aeromozos y auxiliares de a bordo.*
>
> *Artículo 64.- El personal de vuelo comprende todos aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios especiales para el funcionamiento de la aeronave.*
>
> *(...)".*

Con respecto a la tripulación, la Ley General de Aviación Civil establece lo siguiente:

> *"Artículo 70.- El comandante es responsable de la dirección, cuidado, orden y seguridad de la aeronave, tripulación, pasajeros, equipaje, la carga y correo transportados. Esta responsabilidad comienza tan pronto se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo y cesa al final de éste, cuando el representante de la empresa o cualquier autoridad competente toma a su cargo la aeronave, pasajeros, carga, equipaje y correo.*
>
> *Artículo 71.- Corresponde al comandante de la aeronave:*
>
> *a) Impartir las órdenes o instrucciones para el gobierno y dirección de la aeronave.*
> *b) Mantener el orden en la aeronave e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que lo perturben, cometan faltas o rehúsen u omitan prestar el servicio que les corresponde.*
> *c) Arrestar a los que cometieren delito, levantando la información del hecho y entregar a los delincuentes a la autoridad competente en el lugar de aterrizaje más próximo.*
> *d) Suspender en sus funciones, por falta grave, a un tripulante.*
> *e) Levantar actas de nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo, inscribiéndolos en el libro de abordo correspondiente.*

f) Adoptar las previsiones indispensables para mantener a la aeronave durante el viaje en buenas condiciones, debidamente aprovisionada y adoptar las medidas necesarias de seguridad en caso de aterrizaje en o fuera de los aeródromos de su ruta.
g) Hacer echazón para salvar la aeronave de un riesgo inminente.
h) Variar la ruta en caso de fuerza mayor.

Artículo 72.- Es obligación del comandante de la aeronave:

a) Constatar que la aeronave y su tripulación tengan los documentos y libros exigidos por leyes y reglamentos.
b) Cerciorarse de que la aeronave y sus diversos equipos hayan sido convenientemente revisados y estén en perfectas condiciones de funcionamiento.
c) Estar en posesión de los informes meteorológicos de su ruta, no debiendo emprender el viaje si no tiene previsión satisfactoria por lo menos hasta el primer punto de aterrizaje previsto.
d) Supervigilar la distribución de la estiba de a bordo e impedir que sobrepase el peso autorizado.
e) Rechazar la mercadería cuyo transporte esté prohibido o aquella que esté visiblemente en malas condiciones, que constituya peligro para la aeronave o molestia grave para los pasajeros y tripulantes.
f) Impedir el embarque de personas en condiciones físicas o síquicas anormales que puedan perjudicar el orden o la seguridad del viaje.

Por otra parte, en materia técnica, el Reglamento RAC 02, denominado Reglas del Aire, también establece las responsabilidades del piloto, indicando lo siguiente:

"(...)

Sección 02.3. Responsabilidad y autoridad del piloto al mando

a) El piloto al mando es la máxima autoridad de la operación de una aeronave: Es responsable por ella, y como representante del operador, de la seguridad a bordo de sus tripulantes, pasajeros y carga, ya sea en tierra como en el aire.

b) En una emergencia en vuelo que requiera atención inmediata, el piloto al mando puede desviarse de cualquier regulación contenida en este reglamento, para atender lo requerido por la emergencia.

c) Todo piloto al mando que se desvíe de una regulación bajo el párrafo b) de esta Sección, deberá presentar a su arribo un informe escrito sobre esta desviación a la Dirección General de Aviación Civil.

(...)".

En el caso del RAC LPTA, en su apartado de definiciones, indica las tareas de supervisión que ejerce un piloto al mando, indicando literalmente:

> *"(...)*
>
> *CAPÍTULO 1*
> *DEFINICIONES Y REGLAMENTO GENERAL RELATIVOS*
> *AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS*
> *1.1 Definiciones*
> *(...)*
>
> *62. Piloto al mando: Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.*
>
> *(...)*
>
> *64. Piloto al mando bajo supervisión: Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades y funciones de un piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la Dirección General de Aviación Civil.*
>
> *65. Piloto a los mandos (PF): El piloto cuya tarea principal es controlar y gestionar la trayectoria de vuelo. Las tareas secundarias del PF son aquellas acciones que no están relacionadas con la trayectoria de vuelo (radiocomunicaciones, sistemas de aeronave, otras actividades operacionales) y la supervisión de otros miembros de la tripulación.*
>
> *66. Piloto supervisor (PM): El piloto cuya tarea principal consiste en supervisar la trayectoria de vuelo y su gestión por parte del PF. Las tareas secundarias del PM son aquellas acciones que no están relacionadas con la trayectoria de vuelo (radiocomunicaciones, sistemas de aeronave, otras actividades operacionales) y la supervisión de otros miembros de la tripulación.*
>
> *(...)".*

En este reglamento se establece y se utilizan las definiciones del término "*supervisión*" para definir las actividades que ejerce el capitán sobre la tripulación (artículos 65 y 66), siendo evidentemente diferente al termino en la parte administrativa.

La supervisión de personal podría indicarse que es de conformidad a la naturaleza del trabajo, la aplicación de los principios, habilidades técnicas correspondientes para planear, coordinar, dirigir y supervisar las actividades que se realizan en la Unidad o lugar a su cargo, así como, le corresponde organizar, coordinar, asignar y supervisar el trabajo a personal técnico, administrativo y profesional, además, es responsable por el eficaz y eficiente cumplimiento de las actividades a ellos asignada y al personal subalterno.

En materia técnica aeronáutica, según la Ley General de Aviación Civil, el piloto al mando descrito en el oficio número DGAC-DSO-OF-0055-2021 del 8 de marzo de 2021, suscrito por los señores Luis Diego García Palma,

jefe del Departamento de Seguridad Operacional, y Luis Miranda Muñoz, subdirector general, cumple con lo establecido bajo las responsabilidades de una operación de aeronave con tripulación a cargo, como es el capitán / comandante a cargo de una operación de aeronave, ya que posee facultades para organizar, coordinar, asignar y supervisar el trabajo, así como para aplicar sanciones atribuibles, en caso de falta a sus responsabilidades de supervisión sobre su tripulación de vuelo.

Ahora bien, tal y como se indicó párrafos anteriores, la Asesoría Jurídica o cualquier otra dependencia institucional, no tienen competencia para manifestar si el participante cumple con el requisito de supervisión de personal, o si la comparación realizada para la justificación es aceptable, ya que es un criterio de una materia técnica muy específica, la cual solo la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos puede verificarla. Quedando esta investigación sin argumentos para mayor indagación con respecto a este tema de nombramiento del puesto clase jefe Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

b) Sobre la asignación de horarios y jornadas laborales del personal de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

Con respecto a este tema, en la denuncia también se indica, sí la asignación de horarios del personal de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos es un acto proporcional y razonable.

Después de realizar la indagaciones respectivas, se encontró que mediante oficios números CETAC-AIA-OF-0134-2021 del 16 de agosto de 2021, suscrito por la señora Rocío Briceño Matarrita, y CETAC-AIA-OF-160-2021 del 28 de setiembre de 2021, suscritos por los señores Julián Acuña Hernández y Rocío Briceño Matarrita, ambos funcionarios Técnicos de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, consultaron sobre esos temas (horarios-jornadas laborales, horas extras, feriados), documentos que fueron dirigidos y atendidos por el departamento competente en el tema, siendo este la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos.

Como referencia de lo mencionado, mediante el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-016-2021 del 11 de octubre de 2021, el Proceso de Relaciones Humanas y Sociales de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, emitió criterio sobre dicho tema, para lo cual la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-764-2021 del 25 de octubre de 2021, remitió el criterio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-016-2021 supra citado, a la jefatura de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, e indicó lo siguiente:

> *"Atendemos su consulta vía correo electrónico de fecha 28 de setiembre 2021 mediante la cual solicito a esta Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el punto de vista en relación con los oficios CETAC-AIA-0134-2021 del 16 de agosto 2021, suscrito por la señora Rocio Mayela Briceño Matarrita, y CETAC-AIA-OF-160-2021 del 28 de setiembre 2021, suscritos por los señores Julián Acuña Hernández y Rocío Briceño Matarrita, ambos Técnicos de Investigación de Accidentes Aéreos.*
>
> *En los citados oficios se exponen una serie de observaciones las cuales nos referimos en el mismo orden que fueron planteados:*
>
> *1-Horarios*

En este apartado es importante hacer hincapié en que los horarios de los funcionarios ubicados en los diferentes Aeropuertos, por la índole de sus funciones, pueden ser rotativos teniendo que laborar días feriados o jornadas extraordinarias según sea la necesidad institucional.

De manera complementaria según los principios del servicio público en la Administración Pública dado la situación fiscal del país, el Gobierno ha promovido recortes presupuestarios que han venido a afectar el pago de horas extras, por lo que se busca con el mayor apego a la normativa optimizar el uso de sus recursos, facilitado por la distribución del personal y evitar el pago de tiempo extraordinario.

Esto implica para las jefaturas darse a la tarea de distribuir la programación de labores en cinco días con horarios de 8 horas y dos días de descanso; los cuales no precisamente correspondan a sábado y domingo, siendo que el horario del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma es de lunes a domingo de 6:00 a.m. a 6:00 p.m. y en caso de presentarse algún accidente o incidente aéreo, la jefatura deberá tomar las medidas necesarias para atender el evento y cumplir con las funciones asignadas.

2-Dias libres
La formulación del horario de trabajo le compete directamente al Jefe de la Unidad, quien analiza en primera instancia la necesidad institucional y luego las necesidades particulares de sus subalternos para programar los horarios, todo en apego a la normativa aplicable.

Específicamente en cuanto a los horarios de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos se han atendido varias consultas referentes a la programación de días feriados, indicando que estos días contemplados en el Código de Trabajo, si son laborados se pagan de forma doble, pero no debe ser reprogramado su disfrute.

En cuanto a las observaciones de la dotación de más personal o la posibilidad de pagar una disponibilidad rotativa a los investigadores incluyendo a la jefatura, las diferentes directrices y propiamente la Ley N°9635 "Ley del Fortalecimiento de las Finanzas Públicas" limita la creación de plazas y el otorgamiento de nuevos pluses.

En este momento la Dirección General está analizando el resultado del informe de Cargas de Trabajo, siendo que Recursos Humanos está a la espera de instrucciones al respecto y se tiene por autorizado mediante un acuerdo de Autoridad Presupuestaria el pago de Disponibilidad para el puesto de Jefe de Accidentes e Incidentes Aéreos. No se deja de lado que a futuro se justifique un eventual reconocimiento a otros funcionarios.

3-Presencialidad

La modalidad actual que se mantiene en la Institución por la crisis de la Pandemia es el trabajo remoto, respaldado en la suscripción de Contratos de Teletrabajo, con el fin de tener un documento que respalde las funciones teletrabajables. Sin embargo, este mismo documento

en el inciso 7.8 establece como parte de los compromisos de la persona teletrabajadora, el presentarse a la oficina cuando sea requerido por la jefatura o superior inmediato.

Sobre este punto, recalcamos que la necesidad institucional y la índole de sus funciones son aspectos fundamentales a considerar por la jefatura inmediata para la distribución funcional.

Adicionalmente, se solicitó opinión la Encargada de Relaciones Humanas y Sociales (oficio DGAC-DFA-RH-RL-OF-016-2021 de 11 de octubre de los corrientes) que acompañamos".

Siendo lo anterior, por existir un informe técnico, la Asesoría Jurídica no se referirá más sobre el tema de horarios del personal o pago de salarios de los funcionarios de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, ya que la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, como se indicó supra, ha manifestado y aclarado ampliamente el tema, en los oficios números DGAC-DFA-RH-OF-764-2021 y DGAC-DFA-RH-RL-OF-016-2021 supracitados, mismos que fueron dirigidos a la Unidad solicitante, es decir, la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

Sin embargo, para mayor transparencia, los mismos se aportan en el presente expediente; en este informe se hace reminiscencia de conformidad con lo indicado en los informes arriba referidos, en cuanto a que la Dirección General está analizando el resultado del informe de Cargas de Trabajo, para tomar las medidas correspondientes.

c) Sobre los salarios y reconocimiento del rubro de disponibilidad respecto a los Fondos Públicos

Por otra parte, la denuncia hace referencia a que, si los fondos públicos están siendo utilizados de forma razonable, tanto para salarios, como para el reconocimiento de disponibilidad de la jefatura de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes.

Con respecto al tema, mediante correo electrónico del 24 de marzo de 2022, se consultó a la señora Noelia Villalobos Gutiérrez, jefe del Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, lo siguiente:

"1. ¿Se le ha reconocido el rubro de disponibilidad al jefe actual de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes, desde su nombramiento?
2. ¿Cuál es el fundamento legal para el reconocimiento de dicho rubro y cuál es el porcentaje del mismo?
3. ¿Indicar si el salario del funcionario anterior que ejercía el puesto de jefe, ha sido variado con respecto al jefe actual? ¿Si se cancelaran montos diferentes favor indicar la razón?
4. ¿Cuál es el fundamento para el pago de salarios de los funcionarios de esa Unidad, y si los mismos han sido conforme a lo establecido por ley?

Ahora bien, mediante correo electrónico del 29 de marzo de 2022, la señora Noelia Villalobos Gutiérrez, jefe del Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, indicó sobre las consultas antes citadas, lo siguiente:

"1. ¿Se le ha reconocido el rubro de disponibilidad al jefe actual de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes, desde su nombramiento?

R/No se le ha reconocido, sin embargo, existe una solicitud que se está tramitando ante la AP.

2. ¿Cuál es el fundamento legal para el reconocimiento de dicho rubro y cuál es el porcentaje del mismo?

R/El fundamento legal es el STAP-N°2006-04 del 16 del diciembre 2004 el cual establece un 25%, el procedimiento que se aplica es el mismo que establece el Servicio Civil:

- *Resolución DG-126-97 de la Dirección General de Servicio Civil del 11 de noviembre de 1997.*
- *Decreto Ejecutivo N°26393-MP del 7 de octubre de 1997.*
- *Circular DG-002-2000 de la Dirección General de Servicio Civil de fecha 15 de febrero 2002.*
- *Resolución DG-035-2020 de la Dirección General de Servicio Civil del 13 de marzo 2020.*

3. ¿Indicar si el salario del funcionario anterior que ejercía el puesto de jefe, ha sido variado con respecto al jefe actual? ¿Si se cancelaran montos diferentes favor indicar la razón?

R/ El salario para el puesto de jefe de accidentes no ha variado desde el segundo semestre del año 2020.

4. ¿Cuál es el fundamento para el pago de salarios de los funcionarios de esa Unidad, y si los mismos han sido conforme a lo establecido por ley?

R/ Los salarios para todos los puestos de la DGAC, se establecen de conformidad con la escala de Salarios que emite la Dirección General de Servicio Civil, para los puestos excluidos del Régimen de Servicio Civil se toma en cuenta esa misma escala de Salarios se ajustan según el porcentaje aprobado y nivel salarial".

En los términos antes citados, la Unidad de Gestión de Recursos Humanos manifiesta que al señor Ricardo Jiménez Paniagua, destacado en el puesto clase jefe Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aereos, no se le ha reconocido, ni pagado, el rubro de disponibilidad establecido para dicho puesto. Sin embargo, se indica que sí existe una solicitud de reconocimiento por parte del señor Jiménez Paniagua y que la misma se está tramitando ante la Autoridad Presupuestaria. Por lo que los argumentos de la denuncia no llevan razón ya que no existen hechos registrados que los ampare.

Es importante recalcar que la finalidad de la investigación preliminar es acreditar o desacreditar una situación fáctica presuntamente irregular, generando, en algunas ocasiones, un insumo que pueda servir para que se tomen acciones en procura del establecimiento de responsabilidades administrativas, civiles o penales, y en el presente no se encontró ninguna acción que resulten para corregir la situación supuestamente contraria a la ley.

Aunado a lo anterior, es importante indicar que si el rubro de disponibilidad se llegara a reconocer, este sería bajo el fundamento que indica la Unidad de Gestión de Recursos Humanos, es decir, los oficios números STAP-2006-04 del 16 de diciembre 2004, el cual establece el porcentaje de un 25% para ese rubro, y bajo el procedimiento que aplica y establece el Servicio Civil (resolución número DG-126-97 del 11 de noviembre de 1997, emitida por la Dirección General de Servicio Civil, decreto ejecutivo número 26393-MP del 7 de octubre de 1997, circular número DG-002-2000 del 15 de febrero 2002, emitida por la Dirección General de Servicio Civil, y resolución número DG-035-2020 del 13 de marzo 2020, emitida por la Dirección General de Servicio Civil), encontrándose su reconocimiento y aplicación cumpliendo con las normas establecidas para ello.

Ahora bien, la Unidad de Gestión de Recursos Humanos manifiesta que con respecto a los salarios reconocidos en el puesto cuestionado, el salario pagado al jefe de la Unidad de Investigaciones de Accidentes e Incidentes, no ha variado desde el segundo semestre de 2020, es decir, los últimos dos funcionarios que ejercieron ese puesto han recibido los mismos montos económicos establecidos como salarios, de conformidad a sus funciones, por lo que no se evidencia que exista algún pago indebido al nuevo funcionario que ejerce la función de jefatura de la Unidad de Investigaciones de Accidentes e Incidentes.

Para mayor abundancia, la Asesoría Jurídica consultó la necesidad de que se indicara cuál es el fundamento legal para el pago del salario del jefe de dicha Unidad y si los mismos han sido conforme la ley. Para lo cual, se respondió que los salarios para todos los puestos de esta dirección general se establecen de conformidad con la escala de salarios que emite la Dirección General de Servicio Civil, y que, para los puestos excluidos del Régimen de Servicio Civil, se toma en cuenta esa misma escala de salarios, y los mismos se ajustan según el porcentaje aprobado al nivel salarial de la escala respectiva.

Es decir, tal y como lo señala la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, no existe por parte de la Administración un mal manejo de fondos públicos en el reconocimiento económico al funcionario que ha ejercido las funciones de jefatura de la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos de esta Dirección General de Aviación Civil, es decir, el Erario ha sido utilizado de forma legal y razonable.

Por todo lo antes descrito, se concluye que no existe mérito para el inicio de un procedimiento administrativo, pues no se identifican, ni se demuestra mediante prueba alguna ya sea por parte del denunciante o en las indagaciones de la Asesoría Jurídica, que se cometieran acciones contrarias a la ley, tanto en el nombramiento de la jefatura de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, en la asignación de horarios del personal y en el manejo de los fondos públicos para el pago de salarios y el reconocimiento del rubro de disponibilidad.

Por lo tanto,

El CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

Resuelve:

3. Acoger la recomendación de la Asesoría Jurídica y archivar la investigación preliminar, ya que no existen méritos para el inicio de un procedimiento administrativo, pues no se constata la existencia de una situación fáctica irregular, es decir, acciones contrarias a la ley, tanto en el nombramiento de la jefatura de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, en la asignación de horarios del personal y en el manejo de los fondos públicos para el pago de salarios y el rubro de disponibilidad, acciones que

fueron denunciadas por el Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt).

4. Comunicar la presente resolución al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y al señor Juan Carlos Calderón Fernández, secretario general del Sindicato Unión Nacional de Trabajadores de Obras Públicas y Transportes (Unatropyt).

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 31-2022

Anexo N° 12

No.0120-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 21:49 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce solicitud de la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno- cien mil ochocientos treinta y ocho, representada por el señor Carlos Víquez Jara, para la suspensión del certificado de explotación por un plazo de tres meses.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 163-2018 del 17 de octubre de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la empresa Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima un certificado de explotación para brindar los servicios de vuelos no regulares (especiales) nacionales e internacionales de pasajeros con aeronaves de ala fija.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única 0318-2022 del 6 de febrero de 2022, el señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la suspensión del certificado de explotación por el plazo de 6 meses.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-AIR-OF-060-202 del 3 de febrero de 2022, la Unidad de Aeronavegabilidad en lo que interesa recomendó:

> *"En respuesta a su oficio arriba referido, le presentó el siguiente criterio por parte de la Unidad de Aeronavegabilidad, con respecto a la solicitud de la empresa Transportes Aéreos Costarricenses S.A (TAC) sobre una suspensión temporal por 6 meses de su Certificado de Operador Aéreo.*
>
> *En referencia a lo anterior, le indico que, por parte de Aeronavegabilidad no existe ningún inconveniente desde el punto de vista estrictamente técnico que compete a esta Unidad, para el otorgamiento de tal suspensión. En caso de autorizarse la misma, se deberá evaluar el procedimiento a que deberá sujetarse tal compañía para la posterior reanudación de sus operaciones cumpliendo a cabalidad los requerimientos de la Ley General de Aviación Civil, el reglamento RAC OPS1 y cualquier otra reglamentación aplicable."*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-0203-2022 del 8 de febrero de 2022, la Unidad de Operaciones Aeronáuticas recomendó lo siguiente:

> *"En respuesta a oficio número DGAC-AJ-OF-0112-2022 de fecha 02 de febrero de 2022, mediante el cual solicitan criterio técnico para la suspensión del Certificado de Operador Aéreo de la compañía TAC por un plazo de 6 meses solicitado por el señor Carlos Víquez Jara apoderado generalísimo de dicha compañía.*

Le informo que recomendamos se otorgue un plazo máximo de 3 meses y finalizado dicho periodo, en un plazo no mayor a 30 días naturales deberán solicitar fase 1 para la certificación de la compañía para dar cumplimiento al RAC-OPS 1.180; caso contrario se iniciara el procedimiento de cancelación del certificado de explotación."

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-050-2022 del 3 de marzo de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

1) *Conceder a la compañía Transportes Aéreos Costarricenses (TAC AIRLINES S.A)., la suspensión temporal de su certificado de explotación, a partir de su aprobación y por un periodo de seis meses.*

2) *Indicar a la compañía que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar la solicitud respectiva al Consejo Técnico de Aviación Civil.*

3) *Verificar las obligaciones dinerarias con la Caja Costarricense de Seguro Social, por cuanto la compañía se encuentra morosa con las cuotas a FODESAF.*

4) *De previo a enviar el proyecto de resolución al CETAC, se recomienda informar a las unidades técnicas de esta Dirección General, sobre la suspensión solicitada, en caso de que sea necesario contar con otros criterios y/o que dichas unidades tomen las medidas respectivas.*

Sexto: Que se consultó la página web de la Caja Costarricense de Seguro Social y se constató que la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con dicha institución, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA). Asimismo, cumple con la declaración de Registro de Transparencia y Beneficiarios Finales (RTBF) y situación tributaria.

Séptimo: Que mediante constancia de no saldo número 184-2022 del 28 de abril de 2022, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, cédula jurídica número tres- ciento uno- cien mil ochocientos treinta y ocho, se encuentra al día con sus obligaciones.

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

Considerando

IV. 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.

V. Sobre el fondo del asunto

ACTA No. 31-2022

El objeto del presente informe versa sobre la solicitud de la compañía Tac Airlines sociedad anónima, cédula jurídica número tres- ciento uno- cien mil ochocientos treinta y ocho, representada por el señor Carlos Víquez Jara, para la suspensión del certificado de explotación que le permite brindar servicios de vuelos no regulares (especiales) nacionales e internacionales de pasajeros con aeronaves de ala fija, por un plazo de tres meses.

La compañía Tac Airlines sociedad anónima señala que la suspensión temporal del certificado de explotación, se solicita en virtud de que su representada ha enfrentado una situación difícil como consecuencia de la actual pandemia y se encuentra en negociaciones para realizar un contrato de arrendamiento de otra.

La solicitud de la compañía Tac Airlines sociedad anónima se fundamenta en el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil, que textualmente establece lo siguiente:

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-AIR-OF-060-2022 del 3 de febrero de 2022, la Unidad de Aeronavegabilidad indico no tener objeción técnica para continuar con el trámite de suspensión de la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima; así mismo la Unidad de Operaciones Aeronáuticas Transporte Aéreo, mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-0203-2022 del 8 de febrero de 2022, recomendó autorizar a la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, la suspensión temporal del certificado de explotación por un plazo de tres meses y finalizado dicho plazo en un plazo no mayor a 30 días naturales deberán solicitar fase 1 para la certificación de la compañía para dar cumplimiento al AC-OPS 1.180.

En igual sentido, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-050-2022 del 3 de marzo de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conceder a la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, la suspensión temporal de su certificado de explotación, a partir de su aprobación y por un periodo de 6 meses.

Por su parte, mediante constancia de no saldo número constancia de no saldo número 184-2022 del 28 de abril de 2022, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, se encuentra al día con sus obligaciones.

Asimismo, de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 29 de abril de 2022, se verificó que la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con dicha institución, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA). Asimismo, cumple con la declaración de Registro de Transparencia y Beneficiarios Finales (RTBF) y situación tributaria.

Por tanto,

ACTA No. 31-2022

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil y oficios número DGAC-AIR-OF-060-202 del 3 de febrero de 2022, DGAC-DSO-OPS-OF-0203-2022 del 8 de febrero de 2022 y DGAC-DSO-TA-INF-050-2022 del 03 de marzo de 2022, emitidos por las Unidades de Aeronavegabilidad, Operaciones Aeronáuticas y Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima, cédula jurídica número tres- ciento uno- cien mil ochocientos treinta y ocho, la suspensión temporal del certificado de explotación autorizado mediante resolución 163-2018 del 17 de octubre de 2018, por un plazo de tres meses, efectivos a partir de su notificación.

2) Solicitar a la compañía Transportes Aéreos Costarricenses Tac Airlines sociedad anónima que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar la solicitud respectiva al Consejo Técnico de Aviación Civil.

3). Notifíquese al señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la compañía Tac Airlines sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos cviquezj@racsa.co.cr y recepcion@viquezjara.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

Anexo N° 13

No.0121-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 21:52 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce archivo del escrito número de ventanilla única 2466-2020 del 07 de octubre de 2020, presentado por el señor Oscar Castro Brizuela en calidad de Presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma de la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno-setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos setenta y uno, mediante el cual, solicita la ampliación al certificado de explotación para brindar servicios de fotografía aérea.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 136-2019 del 3 de julio de 2019, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno-seiscientos catorce mil doscientos treinta y siete, un certificado de explotación para brindar servicios de Trabajos Aéreos servicios especializados en la modalidad de Carga Externa solo para publicidad aérea en aeronaves tipo RPAS (Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia) en el territorio nacional

Segundo: Que mediante escrito número de ventanilla única 2466-2020-E del 7 de octubre de 2020, el señor Oscar Castro Brizuela en calidad de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, solicitó la ampliación al certificado de explotación para brindar servicios de fotografía aérea.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-103-2022 del 7 de abril de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo indicó literalmente lo siguiente:

> *"Mediante oficio DGAC-AJ-OF-1379-2020 del 22 de octubre del 2020, CETAC-TC-2020-0788, VU-2466-2020-E, se solicita criterio sobre la solicitud de ampliación de certificado de explotación de la compañía Sky Media Internacional Sociedad Anónima, para brindar los servicios de fotografía aérea.*
>
> *Al respecto se procede a detallar lo actuado sobre este caso:*
>
> *1. Se realizó una primera prevención mediante oficio DGAC-DSO-TA-OF-107-2021 del 14 de mayo del 2021 en la cual se solicitó:*
>
> *• Especificar el equipo de vuelo*
> *• En la parte financiera, se requiere presentar un balance general que refleje el patrimonio con que cuenta la compañía, esto con el fin de verificar que tiene capacidad para brindar el servicios que solicita.*
>
> *La compañía atendió la prevención el día 20 de mayo del 2021 de manera incompleta.*

2. A raíz de lo anterior, por medio del oficio DGAC-DSO-TA-OF-179-2021 del 17 de agosto del 2021, se le solicitó al representante Oscar Castro Brizuela, una certificación financiera de los documentos presentados en mayo del 2021. El 06 de setiembre del 2021, el señor Castro solicita la ampliación del plazo para solicitar la información, sin que a la fecha se haya presentado la información requerida.

Sobre el tema, es importante mencionar que la respuesta a este oficio debía presentarse en la Ventanilla Única de la Dirección General y que, se le otorgan diez días hábiles.

Por lo anterior y en vista de que hasta el día de hoy la compañía no ha atendido lo expuesto en la prevención, se recomienda el archivo de la solicitud de ampliación de certificado de explotación de la compañía Sky Media Internacional Sociedad Anónima, para brindar los servicios de fotografía aérea.".

Cuarto: Que, mediante correo electrónico del 27 de abril de 2022, el señor Allen Víquez Bolaños, inspector de Operaciones Aeronáuticas y Gerente del Proyecto, indicó en lo que interesa lo siguiente:

"...Skymedia desde el año pasado tiene discrepancias abiertas y a la fecha no las ha cerrado, por tanto concordamos con Transporte Aéreo para que se archive este proceso".

Quinto: Que en la resolución del presente asunto 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

El objeto de la presente resolución es el archivo de la solicitud de la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos setenta y uno, para la ampliación al certificado de explotación para brindar servicios de servicios de fotografía aérea.

En relación al trámite de esta solicitud, se debe indicar que mediante el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-103-2022 del 7 de abril de 2022, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, y el correo electrónico del 27 de abril de 2022, emitido por el señor Allen Víquez Bolaños, inspector de Operaciones Aeronáuticas y Gerente del Proyecto, solicitaron el archivo de solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, debido a discrepancias y requisitos que no fueron atendidos oportunamente por la compañía, tal y como consta en el expediente que lleva las Unidades de Operaciones Aeronáuticas y Transporte Aéreo.

Al respecto, el artículo 264 de la Ley General de la Administración Pública establece lo siguiente:

"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".

Por las razones expuestas, se debe archivar el escrito número de ventanilla única 2466-2020 del 7 de octubre de 2020, para la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos setenta y uno, representada por el señor Oscar Castro Brizuela, para brindar servicios de fotografía aérea.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con base en el artículo 264 de la Ley General de la Administración Pública, el oficio DGAC-DSO-TA-OF-103-2022 del 7 de abril de 2022, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, y el correo electrónico del del 27 de abril de 2022, emitido por el señor Allen Víquez Bolaños, inspector de Operaciones Aeronáuticas y Gerente del Proyecto.

1) Archivar el escrito número de ventanilla única 2466-2020 del 7 de octubre de 2020, presentado por el señor Oscar Castro Brizuela en calidad de presidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma de la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-setecientos cincuenta y ocho mil seiscientos setenta y uno, para la ampliación al certificado de explotación para brindar servicios de fotografía aérea.

2) Notificar al señor Oscar Castro Brizuela, apoderado generalísimo de la compañía Sky Media Internacional sociedad anónima, por medio del correo electrónico skymediacr@gmail.com, comuníquese a las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Asesoría Jurídica y Transporte Aéreo.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 13

No.0122-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, San José, a las 21:56 horas del cuatro de mayo del dos mil veintidós.

Se conoce solicitud de renovación del certificado de explotación de compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno- setecientos ochenta y un mil quinientos doce, representada por el señor Allan Eduardo Miranda Sánchez, para brindar servicios de trabajos aéreos, en la habilitación de aviación agrícola, en la modalidad de ala rotativa.

Resultandos:

Primero: Que mediante escrito número de ventanilla única 2528-2021-E del 29 de octubre de 2021, el señor Allan Eduardo Miranda Sánchez, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil un certificado de explotación para brindar servicios de trabajos aéreos, en la habilitación de aviación agrícola, en la modalidad de ala rotativa.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-GCT-OF-052-2022 del 21 de febrero de 2022 el señor Jorge Herrera Jiménez, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas y gerente del proceso de certificación técnica, manifestó lo siguiente:

> *"Le informo que se ha concluido satisfactoriamente la fase 4 del proceso de certificación de la empresa Aero Agrícola Costa Rica S.A. para la obtención de un CO para brindar servicios de fumigación aérea, asimismo le indico que no tenemos objeción técnica para que se eleve a audiencia pública la solicitud del Certificado de Explotación".*

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-061-2022 del 10 de marzo de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"1. Otorgar a la compañía AGROAGRICOLA COSTA RICA S.A., el Certificado de Explotación, bajo los siguientes términos:*
>
> - ***Tipo de servicio:** Trabajos aéreos en la habilitación de aviación agrícola en la modalidad de ala rotativa según los alcances y limitaciones que se establezcan en las especificaciones de operación.*
> - ***Equipo**: Ala rotativa con el equipo debidamente incorporado en sus especificaciones de operación.*
> - ***Base de operaciones:** La base principal, será en el espacio adyacente al aeródromo de Guápiles Pococí, provincia de Limón, latitud: 10°12"49.89" N Longitud: 83°47"59.27"0.*
> - ***Vigencia:** Por el plazo de cinco años, al ser una compañía nueva.*

2. Autorizar a la compañía el registro de las tarifas y regulaciones en moneda $USD según el siguiente detalle:

Base	***Mínimo***	***Máximo***
Minuto	*$13.80*	*$20.00*
Hora	*$828.00*	*$1.200.00*
Hectárea	*$14.00*	*$32.00*

Condiciones de las tarifas:

La variación de los precios radica, en las diferentes variables que conlleva la actividad, como lo son:

- *Distancias de cultivos*
- *Volumen de aplicación.*
- *Cultivo y producto por aplicar (solidos o líquidos).*
- *Vuelos Ferry (traslado de equipo a diferentes zonas)*

3. Registrar la información para la comercialización del servicio según el artículo 148 inciso e) de la Ley 5150, según se detalla:

Se pueden realizar vía teléfono a los siguientes números: 22633538 / 86288067, por correo electrónico a: info@aeroagricolacr.com, apartado postal 40201-Barba de Heredia, página web: https://aeroagricolacr.com

4. De ser procedente, solicitar un bono de garantía para cubrir cualquier eventualidad en las operaciones de la compañía AEROAGRICOLA COSTA RICA, S.A.

5. Revisar el estado Obrero Patronal de la compañía AEROAGRICOLA COSTA RICA S.A., por cuanto se mantenía no inscrito ante la Caja Costarricense del Seguro Social, al término del presente informe.

6. La concesionaria deberá enviar mensualmente los datos estadísticos relacionados con su actividad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley General de Aviación Civil".

Cuarto: Que mediante artículo tercero de la sesión ordinaria 19-2022 del 14 de marzo de 2022, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación de la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima.

Quinto: Que mediante La Gaceta número 64 del 4 de abril de 2022, se publicó el aviso de convocatoria a audiencia pública para conocer la solicitud de certificado de explotación de la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima.

Sexto: Que la audiencia pública se celebró a las 10:00 horas del día 04 de mayo de 2022, sin que se presentaran

oposiciones.

Séptimo: Que mediante certificación de no saldo número 186-2022 del 28 de abril de 2022, valida hasta el 20 de mayo de 2022, el Grupo de Trabajo de Tesorería indicó que la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con la Dirección General de Aviación Civil.

Octavo: Que se consultó la página web de la Caja Costarricense de Seguro Social y se constató que la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima no se encuentra inscrita. No obstante, la compañía en el escrito número de consecutivo de ventanilla única 2617-2021 del 8 de noviembre de 2021, manifestó que la compañía no se encuentra en actividad. Por lo que una vez otorgado el certificado de explotación procederán a la inscripción.

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

1. El artículo 10 inciso I) 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 o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de 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.

Asimismo, el artículo 143 de la Ley General de Aviación Civil señala que para explotar cualquier servicio aéreo, se requiere un certificado de explotación que otorgará el Consejo de Aviación Civil y será aprobado por el Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios aéreos internacionales y en forma simultánea, la Dirección General de Aviación Civil tramitará el otorgamiento de un certificado operativo o certificado de operador aéreo, mediante el cual se demostrará la idoneidad técnica para prestar el servicio.

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, publicado en La Gaceta número 205 del 24 de octubre de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de OACI y demás convenios internacionales de aviación civil, se determinó que la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles el certificado de explotación, para brindar servicios de trabajos aéreos, en la habilitación de aviación agrícola, en la modalidad de ala rotativa.

3. Que no se presentaron oposiciones a la audiencia pública convocada dentro de la gestión de la compañía, la cual se celebró a las 10:00 horas del día 04 de mayo de 2022.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

De conformidad con los artículos 10 y 143 de la Ley General de Aviación Civil y criterios de las Unidades de Aeronavegabilidad, Operaciones Aeronáuticas y Transporte Aéreo, otorgar a la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno- setecientos ochenta y un mil quinientos doce, representada por el señor Allan Eduardo Miranda Sánchez, el certificado de explotación para brindar servicios de trabajos aéreos, en la habilitación de aviación agrícola, en la modalidad de ala rotativa, bajo los siguientes términos:

Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por un plazo de cinco años a partir de su expedición.

Tarifas: De conformidad al oficio número DGAC-DSO-TA-INF-061-2022 del 10 de marzo de 2022, autorizar a la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima el registro de las tarifas y regulaciones en moneda $USD según el siguiente detalle:

Base	Mínimo	Máximo
Minuto	$13.80	$20.00
Hora	$828.00	$1.200.00
Hectárea	$14.00	$32.00

Condiciones de las tarifas:

La variación de los precios radica, en las diferentes variables que conlleva la actividad, como lo son:

- Distancias de cultivos
- Volumen de aplicación.
- Cultivo y producto por aplicar (solidos o líquidos).
- Vuelos Ferry (traslado de equipo a diferentes zonas).

Para cualquier cambio en la tarifa, la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima debe solicitar al Consejo Técnico de Aviación Civil la autorización, de conformidad al artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil, sin que esta solicitud signifique modificación al Certificado de Explotación.

Consideraciones técnicas: La compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.
Base de Operaciones: La base principal, será en el espacio adyacente al aeródromo de Guápiles Pococí, provincia de Limón, latitud: 10°12"49.89" N Longitud:83°47"59.27"0.

Equipo: Ala rotativa con el equipo debidamente incorporado en sus especificaciones de operación.

Cumplimiento de leyes: La compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La concesionaria deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas.

Además, deberá rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de 15 días hábiles siguientes al otorgamiento del presente certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por el Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, según el decreto ejecutivo número 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y el decreto ejecutivo número 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de Certificados de Explotación*", publicado en La Gaceta número 205 del 24 de octubre de 2013. Si el concesionario no genera facturación a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil se exceptúa de rendir la garantía de cumplimiento sobre los servicios que ofrece.

En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

De conformidad a los lineamientos de la Caja Costarricense de Seguro Social la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima dentro de los ocho días hábiles posteriores al otorgamiento del Certificado de Explotación, deberá estar inscrita ante dicha institución y presentar ante la Dirección General de Aviación Civil la correspondiente certificación o documento idóneo que compruebe dicha inscripción. Asimismo, deberá mantenerse al día con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Una vez otorgado el certificado de explotación, la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima deberá empezar sus operaciones. Además, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil.

Notificar al señor Allan Eduardo Miranda Sánchez, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aeroagrícola Costa Rica sociedad anónima, por medio del correo electrónico amiranda@aeroagricolacr.com.

Publíquese en el diario oficial la Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Operaciones Aeronáuticas, Transporte Aéreo y Financiero.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil