ACTA No. 09-2022

Acta de la sesión ordinaria No.09-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:03 horas del 07 de febrero del 2022, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Alvarado 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. 09-2022, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 09-2022.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 07-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 31 de enero del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 07-2022, del 31 de enero del 2022.

III.- ASUNTOS VARIOS

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce la rectificación del acuerdo CETAC-AC-2021-1231, correspondiente al artículo décimo primero de la sesión ordinaria 87-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 15 de noviembre del 2021, el cual indica lo siguiente:

"Sobre el particular, SE ACUERDA: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2104-2021, de la Dirección General DGAC-DSO-TA-INF-178-2021, de la Unidad de Transporte Aéreo:

• Definir la delegación que participará en el Evento ICAN2021, del 06 al 10 de diciembre del 2021 a realizarse en Bogotá, Colombia. Se recomienda muy respetuosamente, nombrar en la delegación al menos dos servidores de la Unidad de Transporte Aéreo, miembros del Consejo Técnico de Aviación y la Dirección General, en

virtud de la gran cantidad de instrumentos que están siendo sujetos de negociación. Compuesta de la siguiente manera:

- *William Rodríguez López, vicepresidente del CETAC, (jefe de la delegación).*
- *Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil o Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.*
- *Cristian Chinchilla Montes, de la Unidad de Transporte Aéreo*
- *Patricia Gamboa Venegas, de la Unidad de Transporte Aéreo.*
- *Los espacios restantes se delegan a la Dirección General para que coordine los posibles participantes en el evento.*
-

• Instruir a la Unidad de Transporte Aéreo realizar la solicitud de las credenciales correspondientes al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
• Instruir a la Unidad de Transporte Aéreo (punto focal), realizar el registro de los miembros de la delegación en la plataforma ICAN2021 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
• Instruir a la Dirección General para que se gestione el trámite de los tiquetes aéreos y hospedaje de los miembros de la delegación y a que previo al evento se realicen reuniones con la delegación con la intención de estar en la misma línea. ACUERDO FIRME."

Con la finalidad de que se lea correctamente, SE ACUERDA: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2104-2021, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-178-2021, de la Unidad de Transporte Aéreo:

• Definir la delegación que participará en el Evento ICAN2021, del 06 al 10 de diciembre del 2021 por realizarse en Bogotá, Colombia. Nombrar en la delegación al menos dos servidores de la Unidad de Transporte Aéreo, miembros del Consejo Técnico de Aviación y la Dirección General, en virtud de la gran cantidad de instrumentos que están siendo sujetos de negociación, así mismo se autoriza, a la delegación nombrada, la salida del país el 5 de diciembre y el regreso el 11 de diciembre del 2021. La delegación estará compuesta de la siguiente manera:

-William Rodríguez López, vicepresidente del CETAC, (jefe de la delegación).

-Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil o Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.

-Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo

-Patricia Gamboa Venegas, de la Unidad de Transporte Aéreo.

-Los espacios restantes se delegan a la Dirección General para que coordine los posibles participantes en el evento.

• Instruir a la Unidad de Transporte Aéreo realizar la solicitud de las credenciales correspondientes al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

• Instruir a la Unidad de Transporte Aéreo (punto focal) para que realice el registro de los miembros de la delegación en la plataforma ICAN2021, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

• Instruir a la Dirección General para que se gestione los tiquetes aéreos y hospedaje de los miembros de la delegación y que, previo al evento, se realicen reuniones con la delegación para coordinar criterios.

En cuanto al rubro de otros gastos, solicitar a la Administración que se reconozca lo gastado de más del 8%, siempre y cuando se presenten las facturas correspondientes.

Con respecto a los funcionarios de la Unidad de Transporte Aéreo nombrados en esta delegación, solicitar la aplicación del artículo 37 del Reglamento de Viáticos, para escalar la tarifa para otros funcionarios con rango asesor, el cual señala lo siguiente:

> *"Artículo 37°. -Escalamiento tarifario para otros funcionarios con rango asesor. Se podrá reconocer la tarifa de la columna II de la tabla del artículo 34°, a aquellos funcionarios ubicados en la columna III de esa misma tabla, cuando coincidan en el desarrollo de una determinada misión oficial con un funcionario de cualquiera de las categorías correspondientes a las otras dos columnas y concurran al mismo evento, bajo la coordinación directa de éstos, en calidad de equipo de apoyo, cobertura de eventos, prensa, protocolo, seguridad, asesores, u otros similares. Lo anterior siempre y cuando se incluya esa circunstancia en el acuerdo de viaje, con la debida justificación del órgano superior del ente público a que pertenecen; o bien, por acuerdo ejecutivo que así lo indique, en el caso de delegaciones de composición institucional heterogénea."* ACUERDO FIRME.

IV.- CONCESIÓN AIDOQ

Al ser las 17:19 ingresa a la sesión, de forma virtual, la señora Vanessa Madriz Sequeira, fiscalizadora a.i. de la Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFC-AIDOQ-OF-10-2022, del 02 de febrero del 2022, suscrito por la señora Vanessa Madriz, fiscalizadora a.i. de la Concesión del AIDOQ, en el que remite para el estudio y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico el informe relacionado con la medida temporal para ejecutar el presupuesto sobre los costos asociados a la oficina fiscalizadora.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFC-AIDOQ-OF-10-2022, de la fiscalización de la Concesión del AIDOQ:

1. A efectos de mantener operativa la Oficina Fiscalizadora y que esta pueda ejercer sus funciones de fiscalización del contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ:

a) Mientras se analizan los mecanismos técnicos-legales y se hagan los ajustes al Manual de procedimientos para la ejecución de los recursos del fideicomiso de administración del canon de la fiscalización de la concesión de obra pública con servicio público para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Aeropuerto

Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ) Liberia, Guanacaste, Coriport S.A./Administración Concedente/Scotiabank", así como cumplir con el fin propuesto en el contrato de concesión en materia de fiscalización, el Consejo Técnico de Aviación Civil instruye al gerente de proyecto, conjuntamente con el miembro de la Unidad de Control, debidamente facultados para tramitar todas las gestiones ante el Fiduciario, para que tramiten las solicitudes de compra y adquisiciones de bienes y servicios a través del contrato de fideicomiso requeridas por la Oficina Fiscalizadora, en sus distintas modalidades: adquisición directa, concurso de ofertas, adelanto y liquidación de viáticos y gastos de transporte, de manera que se cumpla con los requisitos que establece el citado manual y quedando debidamente diferenciados que dichos costos son asociados al proceso de fiscalización, en el entendido que los requerimientos realizados por la Oficina Fiscalizadora no serán sujetos de modificación ni aprobación por parte del gerente y el miembro de la Unidad de Control, sino solamente serán trasladados al Fiduciario para su respectivo trámite y las gestiones del Fiduciario que correspondan a la Oficina Fiscalizadora, para que le sean trasladados a esta.

b) Instruir a la Unidad de Control para que autorice realizar gestiones ante la empresa de alquiler de carros para la inclusión de la señora Vanessa Madriz Sequeira, cédula de identidad número 1-1055-0560 como parte del personal autorizado para el uso del alquiler del vehículo, para el desempeño de las funciones de fiscalización, debiendo cumplir la Oficina Fiscalizadora con los procedimientos internos que lleva la Unidad de Control para el arrendamiento de vehículos.

c) Que para todos los efectos de control, la Oficina Fiscalizadora deberá llevar el registro de los gastos que deben ser reembolsados o pagados directamente por el fideicomiso, así como los liquidados al fideicomiso de los costos asociados a la Oficina Fiscalizadora, de manera que permita diferenciarse de los costos de otras actividades de inspección, supervisión y control del contrato de concesión que deben ser cubiertos por el fideicomiso y se pueda realizar la liquidación presupuestaria por funciones, dentro del presupuesto aprobado para el Fondo de Fiscalización que administra el Fideicomiso, de manera que en el mes de enero del siguiente año se debe remitir al fiduciario de manera informativa.

d) Establecer un plazo máximo de cuatro (4) meses para que las partes revisen el procedimiento y hagan los ajustes necesarios en el Manual de Procedimiento, para asegurar la independencia de la Oficina Fiscalizadora frente al Fiduciario en todo lo relativo a las necesidades funcionales y materiales propias de la fiscalización del Contrato de Concesión.

2. Que para efectos de determinar los mecanismos legales requeridos para modificar el Manual de Procedimientos en los términos de este acuerdo y llevar a cabo las reuniones con el Concesionario y el Fiduciario que conduzcan a la modificación requerida, se instruye a la Gerencia del Proyecto, con el apoyo del asesor legal externo relacionado con la inspección, fiscalización y control del Contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ, para lo cual se les otorga un plazo de 4 meses, plazo durante el cual la Gerencia de Proyecto deberá mantener informado a este Consejo de los avances obtenidos.

3. Comunicar al Concesionario y al Fiduciario, con el objeto de que se inicien los trámites para la modificación de este Manual de Procedimiento. Para estos efectos, se solicita los nombres las personas que participarán por parte del Fiduciario y Concesionario en la revisión del citado manual y que le sean comunicados al gerente del proyecto del Contrato de Concesión. ACUERDO FIRME.

Al ser las 17:46 se retira de la sesión, la señora Vanessa Madriz Sequeira.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0149-2022, del 26 de enero del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero. -Oficio DGAC-DSO-TA-INF-015-2022, del 24 de enero del 2022, suscrito por el señor David Morales Espinoza, de la Unidad de Transporte Aéreo y la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, encargada a.i. 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., para la autorización y la modificación del itinerario en 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.

Segundo: -Oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°315-2021, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°277-2021 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°002-2022, suscritos por los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, dirigidos al señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de COPA, en los cuales se dio la autorización para la modificación de los itinerarios de la Compañía Panameña de Aviación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0149-2022 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-OF-INF-N°0015-2022, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°277-2021, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°315-2021 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°002-2022, 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°277-2021, DGACDSO-TA-OF-IT-N°315-2021 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-No.002-2022, en las cuales se aprobó la modificación de los itinerarios de la Compañía Panameña de Aviación para los servicios de pasajeros carga y correo de las rutas Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y v.v y Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica–Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, entre el 01 de diciembre del 2021 y hasta nuevo aviso. ACUERDO FIRME.

B.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-141-2022, del 25 de enero 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-0075-2022, del 25 de enero del 2022, suscrito por la señora Damaris Solano Murillo, 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 modificación de la razón social de la compañía Aviation Services Security & Technology AST Sociedad Anónima, con cédula jurídica número 3-101-614237, para que de ahora en adelante se reconozca como Menzies Aviation (AST Costa Rica) Sociedad Anónima, representada por el señor José Antonio Giralt Fallas.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-141-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0075-2022, 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 0023-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0023-2022 que resuelve:

1. Tomar nota del escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0087-2022, presentado por el señor Giralt Fallas y realizar las modificaciones a efectos de que tanto el certificado de explotación y el correspondiente Certificado Operativo otorgado a la compañía Aviación Services Technology AST Sociedad Anónima, cedula jurídica 3-101-614237, se cambien por Menzies Aviation (AST Costa Rica) Sociedad Anónima, conservando el mismo número de cedula jurídica.

2. Comunicar a las Unidades de AVSEC FAL, Recursos Financieros y Registro Aeronáutico, para que realicen los cambios correspondientes en la documentación que al efecto se lleva de dicha compañía

3. Las demás condiciones del certificado de explotación y certificado operativo se mantienen incólumes.

4. Notifíquese al señor José Antonio Giralt Fallas, apoderado generalísimo de la compañía Menzies Aviation (AST Costa Rica) Sociedad Anónima a la dirección de correo electrónico jgiralt@giraltlex.como en la siguiente dirección física: San José, Mercedes de Montes de Oca, de la Rotonda de La Bandera, 300 metros al oeste, Oficentro Holland House, oficina número 31.

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-145-2022, del 26 de enero 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-0085-2022, del 26 de enero 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 solicitud de la compañía Vuela Aviación Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandí, en calidad de apoderado generalísimo, con el objetivo de ampliar el certificado de explotación para brindar los servicios aéreos de transporte público, bajo la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, hacía Lima, Perú, así como hacía puntos en Estados Unidos de Norteamérica.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-145-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0085-2022, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 03, a la cual se le asigna el número 0024-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0024-2022 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía Vuela Aviación Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, la ampliación a su certificado de explotación para brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares en las rutas y condiciones que se detallan:

Rutas:

San José, Costa Rica-Lima, Perú y viceversa, operando derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, con seis frecuencias a la semana, sujetas a la obtención bajo el principio de reciprocidad que deberá otorgar formalmente la autoridad peruana.

San José-Salvador-Los Ángeles y viceversa; San José-Salvador-New York y viceversa; San José- y/o Managua- y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami y viceversa; San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando y viceversa; San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o Miami y viceversa; y San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York y viceversa; explotando derechos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire.

A estas rutas se les otorga la flexibilidad operativa con fundamento en el anexo 1, Sección 2 de ley número 7857, Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América

Según el artículo 173 de la Ley 5150, la compañía deberá solicitar la suspensión del segmento de ruta o punto intermedio cuando del todo no se opere ese punto en ninguna de las rutas autorizadas en el certificado de explotación, para lo cual deberán presentar la solicitud respectiva según las directrices vigentes. Lo indicado en las rutas se refiere a la omisión de puntos intermedios en las mismas, y dicha omisión corresponde a la flexibilidad operativa a que puede optar la compañía en sus operaciones. Para operar estas rutas, la compañía deberá contar con las designaciones correspondientes en los países donde sea exigible. En los casos donde no exista un instrumento suscrito entre autoridades aeronáuticas que habilite el otorgamiento de los derechos antes mencionados, esta autorización quedará sujeta a la obtención de la designación bajo el principio de reciprocidad.

Aeropuertos para utilizar:

Aeropuerto Internacional La Aurora	Guatemala
Aeropuerto Internacional Oscar Arnulfo Romero La Paz	El Salvador
Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	Costa Rica
Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, California	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Dallas	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional John F. Kennedy	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Las América	República Dominicana
Aeropuerto Internacional César Augusto Sandino	Nicaragua
Aeropuerto Internacional de Washington-Dallas (IAD)	Estados Unidos

Aeropuerto Internacional de Oakland (OAK)	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional de Miami (MIA)	Estados Unidos
Aeropuerto internacional San Francisco (SFO)	Estados Unidos
Aeropuerto internacional OHARE (ORD)	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional de Phoenix Sky Harbor (PHX)	Estados Unidos
Aeropuerto internacional de Orlando (MCO)	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional de San Antonio, Texas (SAT)	Estados Unidos
Aeropuerto intercontinental George Bush (IAH)	Estados Unidos

Aeropuertos Auxiliares:

Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales	Honduras
Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	Costa Rica
Aeropuerto Internacional de Tocumen	Panamá
Aeropuerto Internacional McCarran, Las Vegas	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Ontario, California	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional La Libertad, Newark	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Baltimore	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Bradly Windsor Locks	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Providence	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Norfolk	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Atlantic City	Estados Unidos
Aeropuerto Internacional Abelardo L. Rodríguez, Tijuana	México
Aeropuerto Internacional Ignacio Pesqueira García, Hermosillo	México
Aeropuerto Internacional General Juan N Álvarez, Acapulco	México
Aeropuerto Internacional de Guanajuato	México
Aeropuerto Internacional de Cozumel	México
Aeropuerto Internacional de Mérida	México
Aeropuerto Internacional de Morelia	México
Aeropuerto Internacional de Mazatlán	México
Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta	México
Aeropuerto Internacional de Querétaro	México
Aeropuerto Internacional de La Cruz	México
Aeropuerto Internacional de Villa Hermosa	México
Aeropuerto Internacional de Mexicali	México
Aeropuerto Internacional de Tapachula	México

Equipo de vuelo: Equipo 319/320 de la familia Airbus o cualquier otro debidamente incorporado en las especificaciones técnicas de la compañía.

2. Vigencia: Otorgar la ampliación por el mismo plazo concedido en el certificado de explotación otorgado mediante resolución número 222-2021, del 20 de diciembre de 2021, con una vigencia hasta el 20 de diciembre de 2036.

3. Los demás términos de la ampliación se mantienen igual a los indicados en la resolución número 222-2021, del 20 de diciembre de 2021.

4. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

5. Notifíquese el presente acuerdo al señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación Sociedad Anónima, por medio de los siguientes correos electrónicos: ernesto.gutierrez@volaris.com y juan.morales@volaris.com . Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas y Aeronavegabilidad. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-155-2022, del 26 de enero 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-0086-2022, del 26 de enero 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 solicitud de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por el señor Tomás Federico Nassar Pérez, en calidad de apoderado generalísimo, mediante el cual informan sobre la suspensión temporal de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva del 1 al 28 de febrero de 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-155-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0086-2022, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 04, a la cual se le asigna el número 0025-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0025-2022 que resuelve:

1. Conocer y dar por recibido el escrito identificado con el consecutivo de ventanilla única VU-2969-2021-E, del 15 de diciembre de 2021, mediante el cual el señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-485134, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión de la ruta Miami, Florida, Esta dos Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva del 1 al 28 de febrero de 2022. Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

2. En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía Frontier Airlines Inc. podrá solicitar una prórroga cumpliendo con los debidos requisitos establecidos para tal fin.

3. Notifíquese el presente acuerdo al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Frontier Airlines Inc., en las oficinas de Nassar Abogados en Oficentro Torres del Campo, Torre I, segunda planta, frente al Centro Comercial El Pueblo, Barrio Tournón, San Francisco de Goicoechea; al fax número 2258-3180 o bien a la dirección de correo electrónico aviation@nassarabogados.com . Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-144-2022, del 25 de enero 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-0081-2022, del 25 de enero 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 informe final de investigación preliminar realizada con base en la denuncia interpuesta el 22 de julio de 2021 por el señor Javier Acuña Lacayo, en calidad de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, contra el señor Ronny Rojas Parajeles, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, la cual fue trasladada a la Dirección General mediante el oficio número AI-188-2021, del 5 de agosto de 2021, suscrito por el señor Óscar Serrano Madrigal, auditor general de la Auditoría Interna Institucional.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-144-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0081-2022, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 05, a la cual se le asigna el número 0026-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0026-2022 que resuelve:

1.- Archivar el escrito del 22 de julio de 2021, mediante el cual el señor Javier Acuña Lacayo, en su condición de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima, presentó una denuncia por el supuesto actuar irregular del señor Ronny Rojas Parajeles, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, en contra de la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima, por cuanto no se evidencia irregularidad alguna, ni indicio de ésta. Más que una imposibilidad material de identificar y documentar las supuestas irregularidades denunciadas, durante la investigación preliminar se logró desacreditar fehacientemente todos los extremos o argumentos de ésta.

2.- Comunicar al señor Javier Acuña Lacayo, en su condición de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima, la Auditoría Interna institucional, la Dirección General y a las Unidades de Asesoría Jurídica y Operaciones Aeronáuticas. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0070-2022, del 13 de enero 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-0028-2022, del 13 de enero 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 y el proyecto de resolución relacionado con el informe de las obligaciones dinerarias de la compañía ABC Aerolíneas Sociedad Anónima de Capital Variable, cédula jurídica

número 3-012-657691, con la compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, gestor del CGI del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0070-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0028-2022, 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 0027-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0027-2022 que resuelve:

1. Solicitar al Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría que proceda a revisar si hay compañías en ese aeropuerto que no estén brindando servicios aeronáuticos y se les continúa cobrando por un espacio que no están utilizando, tal y como en el presente caso de la compañía ABC Aerolíneas Sociedad Anónima de Capital Variable.

2. Se le solicita a la compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, Gestor del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, que remita mensualmente al Órgano Fiscalizador el listado de las empresas morosas, junto con las intimaciones de cobro, con el fin de actuar de manera más expedita y así evitar que los montos adeudados sean muy altos y que se dificulte la recuperación de estos.

3. Que ante la imposibilidad de recuperar los montos adeudados por la compañía ABC Aerolíneas Sociedad Anónima de Capital Variable por la vía administrativa, se instruye a la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil para que proceda a presentar el cobro judicial, con el fin de que sea notificado el proceso al señor Javier Escalante Madrigal, quien ostentaba la condición de apoderado generalísimo de la compañía, con el fin de agotar la vía judicial. ACUERDO FIRME.

C– UNIDAD DE GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS

Al ser las 19:28 ingresan a la sesión, de forma virtual, la señora Ilse Lanzoni Mejía y el señor Francisco Flores Gutiérrez.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0118-2022, del 20 de enero 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-INF-002-2022, del 19 de enero 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 adendum DGAC-DFA-RH-ADENDUM 02-2022 al Informe Técnico DGAC-DFA-RH-INF-01-2022 sobre el Régimen Especial de Salarios del Departamento Seguridad Operacional.

La señora Ilse Lanzoni y el señor Francisco Flores, realizan una exposición sobre el proceso técnico y el sustento legal de la propuesta realizada para el nuevo Régimen Especial de Salarios del Departamento Seguridad Operacional. Por su parte, el señor Mauricio Rodríguez indica que la Asesoría Legal no encuentra fundamentación legal que obligue a la Administración a realizar un ajuste salarial, pues la sentencia lo que obliga es a crear un régimen especial.

Una vez que se externan los criterios jurídicos y técnicos sobre este asunto ante el pleno del Consejo, dado que existen criterios opuestos entre la Unidad de Recursos Humanos y la Asesoría Jurídica, de previo a resolver, **SE ACUERDA:** Solicitar a la Dirección General que en conjunto con la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos y la Unidad de Asesoría Jurídica, presenten una propuesta de resolución sobre este tema en la sesión del lunes 14 de febrero del 2022.

Al ser las 20:04 se retira de la sesión el señor Gustavo Alvarado Chaves.

Al ser las 20:15 se retiran de la sesión la señora Ilse Lanzoni Mejía y el señor Francisco Flores Gutiérrez.

V.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Al ser las 20:20 se retira de la sesión, el señor William Rodríguez López.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0192-2022, del 03 de febrero 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-0124-2022, del 03 de febrero 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 de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima, con el objetivo de brindar los servicios bajo la modalidad de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica- Orlando, Florida, Estados Unidos de América (MCO-LIR-MCO), efectivo a partir del 7 de noviembre de 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0192-2022, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0124-2022, 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 0028-2022, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0028-2022 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima ampliación al certificado de explotación, bajo los siguientes términos:

Servicios por brindar: Servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.

Ruta: Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica y regreso.

Derechos de tráfico: Derechos de tercera y cuarta libertad del aire.

Frecuencia: Dos días a la semana, no obstante, no existe límite en la cantidad de frecuencias según el bilateral con Estados Unidos.

Aeropuertos por utilizar: Aeropuerto Daniel Oduber en Liberia Costa Rica, La empresa especifica que va a requerir la utilización de Aeropuertos alternos como los son: Managua (MGA), San Salvador (SAL) y Panamá (PTY), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO).

Equipo de vuelo: Equipo A320 y A321 o el que esté debidamente incorporado en las especificaciones de operación de Costa Rica.

2. Vigencia: Otorgar la ampliación por el mismo plazo concedido en el certificado de explotación otorgado mediante resolución número 156-2021 del 12 de octubre de 2021, con una vigencia hasta el 12 de octubre de 2026.

3. Los demás términos de la ampliación se mantienen igual a los indicados en la resolución número 156-2021 del 12 de octubre de 2021.

4. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

5. Notifíquese el presente acuerdo a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Frontier Airlines Inc., en las oficinas de Nassar Abogados en Oficentro Torres del Campo, Torre I, segunda planta, frente al Centro Comercial El Pueblo, Barrio Tournón, San Francisco de Goicoechea; al fax número 2258-3180 o bien a la dirección de correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Aeronavegabilidad. ACUERDO FIRME.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS VEINTE HORAS CON TREINTA MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO ALVARADO CHAVES

KARLA BARAHONA MUÑOZ

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 09-2022

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 09-2022
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	07 de febrero 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 del acta de la sesión No.07-2022

III.- ASUNTOS VARIOS

1.- Rectificación del acuerdo CETAC-AC-2021-1231, correspondiente al artículo décimo primero de la sesión ordinaria 87-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 15 de noviembre del 2021.

IV.- CONCESIÓN AIDOQ

1.- Informe relacionado con la medida temporal para ejecutar el presupuesto sobre los costos asociados a la Oficina Fiscalizadora.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

A.1.- Informe relacionado a la modificación de los itinerarios 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, de la Compañía Panameña Aviación S.A. - COPA

B.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

B.1.- Informe relacionado con la solicitud de cambio de la razón social de la compañía Aviation Services Security & Technology AST Sociedad Anónima a Menzies Aviation (AST Costa Rica) Sociedad Anónima.

B.2.- Informe relacionado con la ampliación del certificado de explotación de la compañía Vuela Aviación Sociedad Anónima, para operar la ruta San José, Costa Rica-Lima, Perú y viceversa; así como hacía puntos en Estados Unidos de Norteamérica.

B.3.- Informe relacionado con la suspensión temporal de ruta MIA-SJO-MIA, operada por la compañía Frontier Airlines Inc.

B.4.- Informe final de la investigación preliminar por la denuncia interpuesta por el señor Javier Acuña Lacayo, en calidad de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, contra el señor Ronny Rojas Parajeles, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas.

B.5.- Informe relacionado con el adeudo de la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable.

C.- UNIDAD DE GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS

C.1.- Informe relacionado con el adendum DGAC-DFA-RH-ADENDUM 02-2022 al Informe Técnico DGAC-DFA-RH-INF-01-2022 sobre Régimen Especial de Salarios del Departamento Seguridad Operacional.

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

No.0023-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 17:56 horas del 7 de febrero de dos mil veintidós.

Se conoce la solicitud de tomar nota de la modificación de razón social de la compañía Aviation agosto Services Security & Technology AST sociedad anónima, con cédula jurídica número 3-101-614237, como Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima, representada por el señor el señor José Antonio Giralt Fallas.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 150-2017 del 8 de agosto de 2017, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía Aviation Services Security & Technology AST sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno-seiscientos catorce mil doscientos treinta y siete, un certificado de explotación para brindar servicios Especializados de Aeródromos, Sub Parte G Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, en la modalidad de servicios de seguridad en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós. La vigencia del certificado de explotación es hasta por un plazo de 5 años, contados a partir de su expedición, el cual vence el 8 de agosto de 2022.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0087-2022 del 12 de enero de 2022, el señor José Antonio Giralt Fallas, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aviation Services Security & Technology AST sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-614237, informó del cambio de razón social de su representada a Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima, conservando el mismo número de cedula jurídica. Igualmente, informó que ha sido designado como apoderado generalísimo sin limitación de suma con facultades suficientes para la atención de todos los asuntos relacionados con la empresa ante las Autoridades Aeronáuticas del país, tales como la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias, el Consejo Técnico de Aviación Civil, las autoridades aeroportuarias y de seguridad aeronáutica tales como la oficina denominada AVSEC-FAL.

Tercero: Que en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 24 de enero de 2022, se constató que la compañía Aviation Services Security & Technology AST Sociedad Anónima (Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima, con cédula jurídica número 3-101-614237, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Cuarto: Que mediante certificación de no saldo número 033-2022 del 25 de enero de 2022, la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Aviation Services Security & Technology AST sociedad anónima (Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima), cédula con cédula jurídica número 3-101-614237, se encuentra al día en sus obligaciones.

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

Considerando

I. Sobre los hechos

El objeto del presente acto administrativo versa sobre modificación de razón social de la compañía Aviation Services Security & Technology AST sociedad anónima., con cédula jurídica número 3-101-614237, como Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima y representada por el señor el señor José Antonio Giralt Fallas.

1. Que el artículo 19 del Código de Comercio establece que la constitución de la sociedad, sus modificaciones, disolución, fusión y cualesquiera otros actos que en alguna forma modifiquen su estructura, deberán ser necesariamente consignados en escritura pública, publicados en extracto en el periódico oficial e inscritos en el Registro Mercantil.

2. Que de acuerdo con lo dispuesto con el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de fecha 14 de mayo de 1973, corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgamiento, modificación, cancelación, prórroga o suspensión de los certificados 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 Técnico de Aviación Civil, el cual, 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.

En esta misma línea de ideas, el numeral 144 de la Ley General de Aviación Civil reza en lo que nos ocupa:

> *"Artículo 144.-*
> *El certificado operativo tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de control, la supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación".*

3. Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0087-2022 del 12 de enero de 2022, el señor José Antonio Giralt Fallas, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aviation Services Security & Technology AST sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-614237, informó del cambio de razón social de su representada a Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima, conservando el mismo número de cedula jurídica. Igualmente, informó que ha sido designado como apoderado generalísimo sin limitación de suma con facultades suficientes para la atención de todos los asuntos relacionados con la compañía ante las Autoridades Aeronáuticas del país, tales como la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias, el Consejo Técnico de Aviación Civil, las autoridades aeroportuarias y de seguridad aeronáutica tales como la oficina denominada AVSEC-FAL.

En este sentido, lo procedente es tomar nota del escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0087-2022, presentado por el señor Giralt Fallas y realizar las modificaciones a efectos de que tanto el

certificado de explotación y el correspondiente Certificado Operativo, otorgado a la compañía Aviación Services Technology AST sociedad anónima, cedula jurídica 3-101-614237l, se cambien por Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima, conservando el mismo número de cedula jurídica. Asimismo, las unidades de Avsec Fal, Financiero y Registro Aeronáutico, deberán realizar los cambios correspondientes en la documentación que al efecto se lleva de dicha compañía

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Tomar nota del escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0087-2022, presentado por el señor Giralt Fallas y realizar las modificaciones a efectos de que tanto el certificado de explotación y el correspondiente Certificado Operativo, otorgado a la compañía Aviación Services Technology AST Sociedad Anónima, cedula jurídica 3-101-614237, se cambien por Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima, conservando el mismo número de cedula jurídica.

2. Comunicar a las Unidades de Avsec Fal, Financiero y Registro Aeronáutico, para que realicen los cambios correspondientes en la documentación que al efecto se lleva de dicha compañía

3. Las demás condiciones del certificado de explotación y certificado operativo se mantienen incólumes.

4. Notifíquese al señor José Antonio Giralt Fallas, apoderado generalísimo de la compañía Menzies Menzies Aviation (AST Costa Rica) sociedad anónima a la dirección de correo electrónico: jgiralt@giraltlex.com o bien en la siguiente dirección física: San José, Mercedes de Montes de Oca, de la Rotonda de La Bandera, 300 metros al oeste, Oficentro Holland House, oficina número 31.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

No.0024-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:03 horas del 7 de febrero de dos mil veintidós.

Se conoce la solicitud de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, en calidad de apoderado generalísimo, con el objetivo de ampliar el certificado de explotación para brindar los servicios aéreos de transporte público, bajo la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, hacía Lima, Perú, así como hacía puntos en Estados Unidos de Norteamérica.

Resultandos:

Primero: Que mediante escrito del 20 de agosto de 2021, registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1890-2021-E de esa misma fecha, el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la renovación y ampliación del certificado de explotación de su representada, con el objetivo de brindar los servicios de vuelos internacional regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, incluyendo las rutas hacia puntos en Estados Unidos de América.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2062-2021-E del 6 de setiembre de 2021, el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de Vuela Aviación sociedad anónima, solicitó ampliación al certificado de explotación de su representada, para brindar los servicios de vuelos internacionales regulares y no regulares pasajeros, carga y correo en la ruta SJO-LIM-SJO.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2054-2021 del 16 de setiembre de 2021, los señores Walter Bowyer Escalante y Erick Sagrera Peña, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, en lo que interesa indicaron

> *"En referencia al documento DGAC-AJ-OF-1168-2021, sobre una solicitud por parte de la compañía Vuela Aviación, llega a la conclusión que la Unidad de Operaciones Aeronáuticas; no tiene objeción técnica en que se proceda con la ampliación al Certificado de Explotación, para brindar los servicios de vuelos internacionales regulares y no regulares pasajeros, cargas y correo en la ruta SJO-LIM-SJO".*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-707-2021 del 21 de setiembre de 2021, los señores Elmer Hernández Chaves y Víctor Meneses Sánchez, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron lo siguiente:

> *"En respuesta a su nota de referencia, mediante la cual solicita criterio de esta Unidad, para atender el requerimiento de Vuela Aviación S. A. de ampliar el Certificado de Explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correos, para incorporar la ruta: SJO-LIM-SJO.*

Al respecto, se indica que el departamento de Aeronavegabilidad no tiene inconveniente en que se gestione lo solicitado por Vuela; sin embargo, se reitera que el inicio de las operaciones e inclusión de dicha ruta en las Especificaciones y Limitaciones de Operación, será efectuada hasta que se satisfaga el proceso técnico de evaluación de la citada estación de línea".

Quinto: Que mediante artículo décimo tercero de la sesión ordinaria 81-2021 del 25 de octubre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil se acordó lo siguiente:

*"**1.** Elevar a audiencia pública la solicitud de renovación, modificación y ampliación al certificado de explotación de la compañía Vuela Aviación Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, para brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares en las rutas San José, Costa Rica – Cancún y viceversa; San José, Costa Rica – Ciudad de México y viceversa; San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa; San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Nueva York, Estados Unidos y viceversa; San José, Costa Rica –San Salvador, El Salvador y/o - Loudoun, Virginia, Estados Unidos viceversa; San José, Costa Rica–Guatemala y/o México y viceversa; San José, Costa Rica–San Salvador, El Salvador y/o - Ciudad de Guatemala y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa; San José, Costa Rica-Bogotá, Colombia y viceversa y San José, Costa Rica-Medellín, Colombia y viceversa.*

***2.** En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la renovación, modificación y ampliación al certificado de explotación, conceder a la compañía Vuela Aviación Sociedad Anónima, un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir 9 de noviembre de 2021, fecha posterior al vencimiento de su certificado de explotación, con el fin de que pueda operar las rutas San José, Costa Rica – Cancún y viceversa; San José, Costa Rica – Ciudad de México y viceversa; San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa; San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Nueva York, Estados Unidos y viceversa; San José, Costa Rica –San Salvador, El Salvador y/o - Loudoun, Virginia, Estados Unidos viceversa; San José, Costa Rica–Guatemala y/o México y viceversa; San José, Costa Rica–San Salvador, El Salvador y/o - Ciudad de Guatemala y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa. Se exceptúan de dicho permiso las rutas con destino a Colombia, toda vez que la compañía tiene programado el inicio de dichas operaciones para marzo y junio de 2022. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar la ruta referida, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil".*

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-0173-2021 del 3 de noviembre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"(...)

1) Otorgar a la compañía Vuela Aviación S.A., la ampliación de su certificado de explotación, bajo los siguientes términos:

a) Ampliación ***ruta San José, Costa Rica-Lima, Perú-San José, Costa Rica***

- ***Tipo de servicio:*** *Servicios de transporte aéreo bajo la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.*
- ***Ruta****: San José, Costa -Lima, Perú y vv.*
- ***Derechos de Tráfico: Tercera*** *y cuarta libertad del aire.*
- ***Frecuencias****: Seis frecuencias a la semana, sujetas a la obtención bajo el principio de reciprocidad que deberá otorgar formalmente la autoridad peruana.*
- ***Aeropuertos a utilizar:*** *Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y Aeropuerto internacional Jorge Chávez*
- ***Consideraciones especiales:***

La Compañía Vuela Aviación S.A. no cuenta con la designación correspondiente para esta ruta, ya que la operación hacia Lima, Perú está limitada a 7 frecuencias semanales, frecuencias previamente otorgadas a otra compañía nacional, razón por la cual se recomienda el uso y aplicación del principio de reciprocidad.

b) Ampliación ***rutas hacia Estados Unidos de América***

- ***Tipo de servicio:*** *Servicios de transporte aéreo bajo la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.*
- ***Rutas:***

San José-Salvador-Los Ángeles	*SJO-SAL-LAX*
San José-Salvador-New York	*SJO-SAL-JFK*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o JFK*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o MIA*
San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles	*SJO y/o GUA y/o LAX*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o OAK*

San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o SFO*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o ORD*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o DFW*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o PHX*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o MCO*
San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o Miami	*SJO y/o PTY y/o SDQ y/o MIA*
San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York	*SJO y/o PTY y/o SDQ y/o JFK*

- ***Derechos de Tráfico: Tercera**, cuarta y quinta libertad del aire.*

- ***Flexibilidad operativa:** Con fundamento en el anexo 1, Sección 2 de ley N° 7857 Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América se otorga flexibilidad operativa según se detalla:*

- Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.
- Omitir puntos intermedios.
- Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una misma aeronave, en el tanto las iniciales de operación del vuelo sean las autorizadas a la aerolínea.
- Operar en los puntos terminales y puntos intermedios en cualquier combinación u orden.
- Transferir el tráfico de una a cualquiera otra de las aeronaves de Vuela Aviación en cualquier punto en las rutas, con la condición de que el pasajero sea debidamente informado de esos cambios desde el momento en que adquiere su tiquete aéreo y al inicio de su viaje.

- ***Consideraciones especiales:***

✓ *Según el artículo 173 de la Ley 5150, la compañía deberá solicitar suspensión del segmento de ruta o punto intermedio, cuando del todo no se opere ese punto en ninguna de las rutas autorizadas en el certificado de explotación, para tales efectos deberá presentar la solicitud respectiva según las directrices vigentes.*

- ✓ *El y/o indicado en las rutas se refiere a la omisión de puntos intermedios en las mismas, y dicha omisión corresponde a la flexibilidad operativa que puede optar la compañía en sus operaciones.*

- ✓ *Para operar estas rutas, la compañía deberá contar con las designaciones correspondientes en los países donde sea exigible.*

- ✓ *En los casos donde no exista un instrumento suscrito entre autoridades aeronáuticas que habilite el otorgamiento de los derechos antes mencionados, esta autorización quedará sujeta a la obtención de la designación bajo el principio de reciprocidad.*

- ***Aeropuertos a utilizar:***

Aeropuerto Internacional La Aurora	*Guatemala*
Aeropuerto Internacional Oscar Arnulfo Romero La Paz	*El Salvador*
Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	*Costa Rica*
Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, California	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Dallas	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional John F. Kennedy	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Las América	*República Dominicana*
Aeropuerto Internacional César Augusto Sandino	*Nicaragua*
Aeropuerto Internacional de Washington-Dallas (IAD)	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional de Oakland (OAK)	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional de Miami (MIA)	*Estados Unidos*
Aeropuerto internacional San Francisco (SFO)	*Estados Unidos*
Aeropuerto internacional OHARE (ORD)	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional de Phoenix Sky Harbor (PHX)	*Estados Unidos*
Aeropuerto internacional de Orlando (MCO)	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional de San Antonio , Texas (SAT)	*Estados Unidos*
Aeropuerto intercontinental George Bush (IAH)	*Estados Unidos*

- ***Aeropuertos Auxiliares:***

Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales	*Honduras*
Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	*Costa Rica*
Aeropuerto Internacional de Tocumen	*Panamá*
Aeropuerto Internacional McCarran, Las Vegas	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Ontario, California	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional La Libertad, Newwark	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Baltimore	*Estados Unidos*

Aeropuerto Internacional Bradly Windsor Locks	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Providence	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Norfolk	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Atlantic City	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Abelardo L. Rodríguez, Tijuana	*México*
Aeropuerto Internacional Ignacio Pesqueira García, Hermosillo	*México*
Aeropuerto Internacional General Juan N Álvarez, Acapulco	*México*
Aeropuerto Internacional de Guanajuato	*México*
Aeropuerto Internacional de Cozumel	*México*
Aeropuerto Internacional de Mérida	*México*
Aeropuerto Internacional de Morelia	*México*
Aeropuerto Internacional de Mazatlán	*México*
Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta	*México*
Aeropuerto Internacional de Querétaro	*México*
Aeropuerto Internacional de La Cruz	*México*
Aeropuerto Internacional de Villa Hermosa	*México*
Aeropuerto Internacional de Mexicali	*México*
Aeropuerto Internacional de Tapachula	*México*

c) Equipo de vuelo: *Equipo 319/320 de la familia Air Bus o cualquier otro debidamente incorporado en las especificaciones técnicas de la compañía.*

d) Vigencia*: Se recomienda otorgar la ampliación del certificado de explotación por el mismo plazo que actualmente se encuentra en valoración por el proceso de renovación, modificación y ampliación al certificado de explotación.*

2) En caso de que no haya finalizado el trámite para obtener el certificado de explotación, conceder a la compañía un primer permiso provisional de operación, amparados al artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil en la ruta San José, Costa -Lima, Perú y vv a partir del 01 de julio del 2022, con la salvedad de que exista disponibilidad de frecuencias para operar la ruta.

3) Salvo mejor criterio del Consejo Técnico de Aviación Civil y con fundamento en el artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil, posponer el inicio de las operaciones de la compañía en las rutas con destino hacia los Estados Unidos de acuerdo con el siguiente detalle:

Ruta	*Inicio de Operación*
SJO-SAP-LAX	*Diciembre del 2022*
SJO-SAP-MIA	*Diciembre del 2022*
SJO-SFO	*Enero del 2023*
SJO-OAK	*Enero del 2023*
SJO-ORD	*Setiembre del 2023*
SJO-DFW	*Enero del 2024*
SJO-PHX	*Marzo del 2024*
SJO-MIA-SDQ	*Junio del 2024*
SJO-JFK-SDQ	*Junio del 2024*
SJO-IAH	*Enero del 2025*
SJO-MCO	*Abril del 2025*
SJO-SAT	*Diciembre del 2025*
SJO-MIA	*Agosto del 2026*

***Nota**: Previo al inicio de cada ruta, la compañía deberá informar al Consejo Técnico la figura, a nivel de equipos, que utilizará para atender el inicio de cada una de las rutas descritas, de forma tal que se visualice que se cuenta con el equipo necesario para realizar las operaciones.*

4) Instruir a la Dirección General para que se preparen las notas de designación y/o reciprocidad para los puntos de rutas solicitadas, donde sea exigible. Para el caso específico de la ruta SJO-LIM-SJO se deberá preparar nota de reciprocidad a la Autoridad Aeronáutica Peruana, para que la compañía Vuela Aviación S.A. pueda efectuar los trámites correspondientes ante dicha Autoridad, en tanto finaliza en proceso de negociación actualmente en trámite.

5) En cuanto a los itinerarios correspondientes a la ruta SJO-LIM-SJO serán atendidos una vez se cuente con el criterio de AIJS. En virtud que a la fecha no se han presentado los itinerarios con destino a los Estados Unidos de América, se tramitarán los mismos con la antelación correspondiente, según las directrices vigentes".

Séptimo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2513-2021 del 9 de noviembre de 2021, los señores Walter Bowyer Escalante y Erick Sagrera Peña, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, en lo que interesa indicaron:

"En seguimiento a correo de referencia, y en seguimiento a su solicitud de criterio técnico para ampliación de rutas a USA y SDQ según tablas de referencia 1 y 2 por parte de Vuela Aviación S.A., me permito indicarle que esta Unidad de Operaciones Aeronáuticas dentro de sus competencias no tienen objeción a dicha solicitud.

Para el inicio de las aperturas operacionales a cada una de las rutas, será Vuela Aviación S.A. la que proponga las fechas de evaluación técnica y su aprobación por parte del área técnica, a fin de ser incluidas en los documentos propios del COA".

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-882-2021 del 9 de noviembre de 2021, los señores Elmer Hernández Chaves y Victor Meneses Sánchez, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron lo siguiente:

Con relación a las notas de referencia y a su correo electrónico del 9 de noviembre, del año en curso, se remite este criterio para atender la gestión de Vuela Aviación S.A. de ampliar el Certificado de Explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correos, para incorporar las siguientes rutas:

San José-Salvador-Los Ángeles	*SJO-SAL-LAX*
San José-Salvador-New York	*SJO-SAL-JFK*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o JFK*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o MIA*
San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles	*SJO y/o GUA y/o LAX*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o OAK*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o SFO*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o ORD*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o DFW*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o PHX*
San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando.	*SJO y/o MGA y/o SAL y/o SAP y/o TGU y/o GUA y/o MCO*

San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o Miami	*SJO y/o PTY y/o SDQ y/o MIA*
San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York	*SJO y/o PTY y/o SDQ y/o JFK*

Al respecto, se indica que el departamento de Aeronavegabilidad no tiene inconveniente en que se otorgue lo solicitado por Vuela; sin embargo, se reitera que la inclusión de dichas rutas en las OP SPECS serán efectuadas cuando se satisfaga el proceso técnico de evaluación de cada estación de línea".

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-207-2021 del 9 de noviembre de 2021, el señor Roy Vásquez Vásquez, jefe de la Unidad de AVSEC/FAL, en lo que interesa indica:

"el criterio técnico por parte de la Unidad AVSEC/FAL, manifiesta que el programa de seguridad de la aviación civil, de la empresa Vuela Aviación S.A, vence el 26 de Marzo de 2023, de acuerdo con la carta de aprobación AVSEC-020-2021, por lo anterior, cumple con el proceso de ampliación del certificado de explotación CEX, para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta.

a. Lima, Perú - San José, Costa Rica y viceversa,

Esta Unidad no tiene inconveniente en que se eleve a audiencia pública la solicitud de la ampliación del certificado de explotación CEX y otorgar a la empresa Vuela Aviación S.A., un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión.

Las evaluaciones técnicas de la apertura de estación se estarán brindando en el momento que corresponda."

Décimo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-208-2021 del 9 de noviembre de 2021, el señor Roy Vásquez Vásquez, jefe de la Unidad de AVSEC/FAL, en lo que interesa indica:

"el criterio técnico por parte de la Unidad AVSEC/FAL, manifiesta que el programa de seguridad de la aviación civil, de la empresa Vuela Aviación S.A, vence el 26 de Marzo de 2023, de acuerdo con la carta de aprobación AVSEC-020-2021, por lo anterior, cumple con el proceso de ampliación del certificado de explotación CEX, para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en las rutas.

a. *San José-Salvador-Los Ángeles.*
b. San José-Salvador- Washington-Dallas.
c. San José-Salvador-New York.
d. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York.
e. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami.
f. San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles.

g. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland.
h. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco.
i. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago.
j. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas.
k. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix.
l. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando.
m. San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o Miami.
n. San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York.

Esta Unidad no tiene inconveniente en que se eleve a audiencia pública la solicitud de la ampliación del certificado de explotación CEX y otorgar a la empresa Vuela Aviación S.A., un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión.

Las evaluaciones técnicas de las aperturas de las estaciones se estarán brindando en el momento que corresponda".

Decimo primero: Que mediante artículo tercero de la sesión ordinaria 86-2021 del 10 de noviembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

"1.Elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Vuela Aviación Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, para brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares en las rutas y condiciones que se detallan: San José, Costa Rica-Lima, Perú y viceversa, operando derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, con seis frecuencias a la semana, sujetas a la obtención bajo el principio de reciprocidad que deberá otorgar formalmente la autoridad peruana. San José-Salvador-Los Ángeles y viceversa; San José-Salvador-New York y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador-y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami y viceversa; San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago y viceversa; San José- y/o Managua y/o Salvador-y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix y viceversa; San José y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando y viceversa; San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o

Miami y viceversa; y San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York y viceversa; explotando derechos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire.

Dichas rutas se les otorga flexibilidad operativa con fundamento en el anexo 1, Sección 2 de ley N° 7857 Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América Según el articulo 173 de la Ley 5150, la compañía deberá solicitar suspensión del segmento de ruta o punto intermedio, cuando del todo no se opere ese punto en ninguna de las rutas autorizadas en el certificado de explotación, para tales efectos deberá presentar la solicitud respectiva según las directrices vigentes. El y/o indicado en las rutas se refiere a la omisión de puntos intermedios en las mismas, y dicha omisión corresponde a la flexibilidad operativa que puede optar la compañía en sus operaciones. Para operar estas rutas, la compañía deberá contar con las designaciones correspondientes en los países donde sea exigible. En los casos donde no exista un instrumento suscrito entre autoridades aeronáuticas que habilite el otorgamiento de los derechos antes mencionados, esta autorización quedará sujeta a la obtención de la designación bajo el principio de reciprocidad.

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la ampliación al certificado de explotación, conceder a la compañía Vuela Aviación Sociedad Anónima, un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses en la ruta San José, Costa Rica-Lima, Perú y viceversa, contados a partir del 01 de julio de 2022, con la salvedad de que exista disponibilidad de frecuencias para operar la ruta".

Décimo segundo: Que en La Gaceta número 241 del 15 de diciembre de 2021, se publicó el aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Vuela **Aviación** sociedad anónima.

Décimo tercero: Que mediante resolución número 222-2021 del 20 de diciembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó renovación, modificación y ampliación al certificado de explotación de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, con una vigencia de 15 años, contados a partir de su expedición; el cual le permite brindar los Servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en la rutas: San José, Costa Rica – Cancún y viceversa; San José, Costa Rica – Ciudad de México y viceversa; San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa; San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Nueva York, Estados Unidos y viceversa; San José, Costa Rica –San Salvador, El Salvador y/o - Loudoun, Virginia, Estados Unidos viceversa; San José, Costa Rica–Guatemala y/o México y viceversa; San José, Costa Rica–San Salvador, El Salvador y/o - Ciudad de Guatemala y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa; San José, Costa Rica-Bogotá, Colombia y viceversa y San José, Costa Rica- Medellín, Colombia y viceversa.

Décimo cuarto: Que la audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, se celebró a las 10:00 horas del 20 de enero de 2022, sin que se presentaran oposiciones.

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

Considerando

I. Sobre los hechos

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, para ampliar el certificado de explotación y brindar los servicios aéreos de **transporte** público, bajo la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, hacía Lima, Perú, así como hacía puntos en Estados Unidos de Norteamérica.

1.Que 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.

Respecto a la definición del instituto del certificado de explotación, la Procuraduría General de la República ha manifestado:

> *"El certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público".*

Es claro de conformidad con lo anterior, que el certificado de explotación es una figura jurídica cuyo fin exclusivo lo es el de autorizar por parte del Estado la prestación de determinados servicios, que por definición son considerados públicos y en adición, aéreos. Además, la Sala Constitucional se ha pronunciado en el sentido de que:

> *"... de los propios términos de la Ley General de Aviación Civil, (artículos 138 y siguientes), se desprende con claridad que este certificado tiene naturaleza jurídica de un contrato-concesión, y los derechos de él derivados se encuentran sujetos a limitaciones de derecho servicios públicos, en los términos y condiciones que establece la ley. (...) Se trata entonces de una habilitación especial que concede la administración al particular para el ejercicio de una determinada* ***actividad de servicio público*** *y de interés para la colectividad".*

Así las cosas, el certificado de explotación es el instrumento jurídico a través del cual el Estado, otorga al administrado autorización para prestar un determinado servicio aeronáutico propiamente dicho u otro que la ley indique y en los términos que ella misma disponga, siendo la naturaleza de este instrumento la de una contratación en la especie de las concesiones conferidas por la autoridad estatal, a través de los órganos de éste que resulten competentes para ello en apego al ordenamiento jurídico (Consejo Técnico de Aviación Civil o Poder Ejecutivo, según sea el caso).

En esta misma línea de ideas, el numeral 144 de la Ley General de Aviación Civil, reza en lo que nos ocupa:

> *"Artículo 144.-*
> *El certificado operativo tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de control, la*

supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación".

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 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, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de OACI y demás convenios internacionales de aviación civil aplicables, se determinó que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la ampliación al certificado de explotación para brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares en las rutas. San José, Costa Rica-Lima, Perú y viceversa; San José-Salvador-Los Ángeles y viceversa; San José-Salvador-New York y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami y viceversa; San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando y viceversa; San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o Miami y viceversa; y San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York y viceversa.

3. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima ampliación a su certificado de explotación se celebró a las 10:00 horas del 20 de enero de 2022, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, ampliación al certificado de explotación para brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares en las rutas y condiciones que se detallan:

Rutas:

- San José, Costa Rica-Lima, Perú y viceversa, operando derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, con seis frecuencias a la semana, sujetas a la obtención bajo el principio de reciprocidad que deberá otorgar formalmente la autoridad peruana.

- San José-Salvador-Los Ángeles y viceversa; San José-Salvador-New York y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami y viceversa; San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o

San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix y viceversa; San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando y viceversa; San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o Miami y viceversa; y San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York y viceversa; explotando derechos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire.

Dichas rutas se les otorga flexibilidad operativa con fundamento en el anexo 1, Sección 2 de ley número 7857 Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América

Según el artículo 173 de la Ley 5150, la compañía deberá solicitar suspensión del segmento de ruta o punto intermedio, cuando del todo no se opere ese punto en ninguna de las rutas autorizadas en el certificado de explotación, para tales efectos deberá presentar la solicitud respectiva según las directrices vigentes. El y/o indicado en las rutas se refiere a la omisión de puntos intermedios en las mismas, y dicha omisión corresponde a la flexibilidad operativa que puede optar la compañía en sus operaciones. Para operar estas rutas, la compañía deberá contar con las designaciones correspondientes en los países donde sea exigible. En los casos donde no exista un instrumento suscrito entre autoridades aeronáuticas que habilite el otorgamiento de los derechos antes mencionados, esta autorización quedará sujeta a la obtención de la designación bajo el principio de reciprocidad.

Aeropuertos a utilizar:

Aeropuerto Internacional La Aurora	*Guatemala*
Aeropuerto Internacional Oscar Arnulfo Romero La Paz	*El Salvador*
Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	*Costa Rica*
Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, California	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Dallas	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional John F. Kennedy	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Las América	*República Dominicana*
Aeropuerto Internacional César Augusto Sandino	*Nicaragua*
Aeropuerto Internacional de Washington-Dallas (IAD)	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional de Oakland (OAK)	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional de Miami (MIA)	*Estados Unidos*
Aeropuerto internacional San Francisco (SFO)	*Estados Unidos*
Aeropuerto internacional OHARE (ORD)	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional de Phoenix Sky Harbor (PHX)	*Estados Unidos*
Aeropuerto internacional de Orlando (MCO)	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional de San Antonio, Texas (SAT)	*Estados Unidos*
Aeropuerto intercontinental George Bush (IAH)	*Estados Unidos*

Aeropuertos Auxiliares:

Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales	*Honduras*
Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	*Costa Rica*
Aeropuerto Internacional de Tocumen	*Panamá*
Aeropuerto Internacional McCarran, Las Vegas	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Ontario, California	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional La Libertad, Newwark	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Baltimore	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Bradly Windsor Locks	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Providence	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Norfolk	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Atlantic City	*Estados Unidos*
Aeropuerto Internacional Abelardo L. Rodríguez, Tijuana	*México*
Aeropuerto Internacional Ignacio Pesqueira García, Hermosillo	*México*
Aeropuerto Internacional General Juan N Álvarez, Acapulco	*México*
Aeropuerto Internacional de Guanajuato	*México*
Aeropuerto Internacional de Cozumel	*México*
Aeropuerto Internacional de Mérida	*México*
Aeropuerto Internacional de Morelia	*México*
Aeropuerto Internacional de Mazatlán	*México*
Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta	*México*
Aeropuerto Internacional de Querétaro	*México*
Aeropuerto Internacional de La Cruz	*México*
Aeropuerto Internacional de Villa Hermosa	*México*
Aeropuerto Internacional de Mexicali	*México*
Aeropuerto Internacional de Tapachula	*México*

Equipo de vuelo: Equipo 319/320 de la familia Air Bus o cualquier otro debidamente incorporado en las especificaciones técnicas de la compañía.

2. Vigencia: Otorgar la ampliación por el mismo plazo concedido en el certificado de explotación otorgado mediante resolución número 222-2021 del 20 de diciembre de 2021, con una vigencia hasta el 20 de diciembre de 2036.

3. Los demás términos de la ampliación se mantienen igual a los indicados en la resolución número 222-2021 del 20 de diciembre de 2021.

4. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

5. Notifíquese el presente acuerdo al señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, por medio de los siguientes correos electrónicos Ernesto.gutierrez@volaris.com y juan.morales@volaris.com . Publíquese en el Diario Oficial e inscríbase en

el Registro Aeronáutico. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas y Aeronavegabilidad.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

No.0025-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:12 horas del 7 de febrero de dos mil veintidós.

Se conoce el escrito de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por el señor Tomás Federico Nassar Pérez, en calidad de apoderado generalísimo, mediante el cual informa sobre la suspensión temporal de la ruta: Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 1 al 28 de febrero de 2022.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución numero 156-2021 del 4 de octubre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Frontier Airlines Inc. un certificado de explotación para brindar los servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en las rutas: Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa. Dicho certificado fue otorgado con una vigencia de cinco años contados a partir de su expedición.

Segundo: Que mediante resolución numero 183-2021 del 15 de noviembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil, acordó:

> *"Conocer y dar por recibido los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única 1922-2021 del 24 de agosto de 2021 y 2231-2021 del 28 de setiembre de 2021, mediante los cuales la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-485134, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 30 de agosto al 30 de setiembre de 2021 y, posteriormente, del 01 de octubre al 19 de noviembre de 2021.*

Tercero: Que mediante resolución numero 223-2021 del 20 de diciembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

> *"Conocer y dar por recibido el escrito identificado con el consecutivo de ventanilla única VU-2834-2021-E del 1 de diciembre del 2021, mediante el cual el señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-485134, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 2 y hasta el 31 de enero de 2021. Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19".*

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2969-2021 del 15 de diciembre de 2021, el señor Nassar Pérez, en su condición antes citada, informó sobre la suspensión temporal

de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 al 28 de febrero de 2022.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-TA-OF-018-2021 del 24 de enero de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Conocer y dar por recibido el escrito identificado con el registro VU-2926-2021-E, del 15 de diciembre del 2021, donde la compañía Frontier Airlines Inc, informa de la suspensión temporal de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa a partir del 01 de febrero hasta el 18 de febrero del 2022.*
>
> *2) Indicar a la compañía que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19.*
>
> *3) Instar a la Asesoría Jurídica para que verifique el estado de las obligaciones financieras de la compañía, por cuanto a la fecha de este informe mantenían obligaciones con la Dirección General de Aviación Civil."*

Sexto: Que, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 25 de enero de 2022, se verificó que la compañía Frontier Airlines Inc. se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf).

Séptimo: Que, mediante correo electrónico del 25 de enero de 2022, el proceso de tesorería de la Dirección General de Aviación Civil, informo que la compañía Frontier Airlines, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

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

Considerando

I. Sobre los hechos

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la información de la compañía Frontier Airlines Inc. para la suspensión temporal de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos-San José, Costa Rica. La compañía, justifica la suspensión de dicha ruta a motivos comerciales y del impacto en la industria aeronáutica por el Covid-19.

El marco regulatorio que rige en este caso es lo establecido en el Convenio y/o Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de Estados Unidos de América (ley número 7857 del 22 de diciembre de 1998), éste indica en su capítulo 11, Competencia leal, en los puntos 2 y 4, lo siguiente:

> *"(...)*

2. Cada parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas *o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.*

(...)

4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, la Tomas Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Frontier Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 1 al 28 de febrero de 2022.

De manera complementaria, se aplica los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, con el objetivo de formalizar la solicitud ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), los cuales literalmente señalan:

"Artículo 157.- *El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.*

Artículo 173.- *Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-018-2021 del 24 de enero de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido el escrito identificado con el registro VU-2969-2021-E del 15 de diciembre de 2021, donde la compañía Frontier Airlines Inc. informó de la suspensión temporal de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 1 al 28 de febrero de 2022.

En otro orden de ideas, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 25 de enero de 2022, se verificó que la compañía Frontier Airlines Inc. se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-

patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf).

Asimismo, mediante correo electrónico del 25 de enero de 2022, el proceso de tesorería de la Dirección General de Aviación Civil, informo que la compañía Frontier Airlines, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Conocer y dar por recibido el escrito identificado con el consecutivo de ventanilla única VU-2969-2021-E del 15 de diciembre de 2021, mediante el cual el señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-485134, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión de la ruta Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 1 y hasta el 28 de febrero de 2022. Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

2. En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía Frontier Airlines Inc. podrá solicitar una prórroga cumpliendo con los debidos requisitos establecidos para tal fin.

3. Notifíquese el presente acuerdo al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Frontier Airlines Inc., en las oficinas de Nassar Abogados en Oficentro Torres del Campo, Torre I, segunda planta, frente al Centro Comercial El Pueblo, Barrio Tournón, San Francisco de Goicoechea; al fax número 2258-3180 o bien a la dirección de correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N°5

N°.0026-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:30 horas del 7 de febrero dos mil veintidós.

Se conoce el informe final de investigación preliminar realizada con base en la denuncia interpuesta el 22 de julio de 2021, por el señor Javier Acuña Lacayo, en calidad de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima, contra el señor Ronny Rojas Parajeles, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas. Misma que fue trasladada a la Dirección General, mediante el oficio número AI-188-2021 del 5 de agosto de 2021, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general de la Auditoría Interna Institucional.

Resultando

Primero: Que mediante oficio número AI-188-2021 del 5 de agosto de 2021, el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general de la Auditoría Interna, trasladó a la Dirección General la denuncia interpuesta el 22 de julio de 2021, por el señor Javier Acuña Lacayo, en calidad de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, contra el señor Ronny Rojas Parajeles, inspector estaría de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, relacionada con posibles irregularidades, como tráfico de influencias y corrupción, esto por cuanto, supuestamente el inspector desviando sus responsabilidades y cumplimiento de procedimientos con otros fines ajenos a sus responsabilidades.

Segundo: Que la denuncia del 22 de julio de 2021, interpuesta por el señor Javier Acuña Lacayo, en calidad de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, indica textualmente lo siguiente:

> *"En mi condición de Representante Legal de Aerocalidad Drones S. A., cédula jurídica 3101755539, y con el objeto de agotar la vía administrativa, presento esta denuncia formal por el actuar irregular del señor Ronny Rojas con mi representada. Es de todos conocidos el gran daño que está causando al país, que funcionarios se desvíen de sus responsabilidades y cumplimiento de procedimientos con otros fines, muy ajenos a sus responsabilidades.*
>
> ***Antecedentes***
>
> *He emprendido varios negocios en el campo de la aviación, todos siguieron los requisitos que la Ley General de Aviación Civil y sus reglamentos, para explotar comercialmente las actividades solicitadas.*
>
> *Por motivos internos y luego de determinar actividades inadecuadas de uno de los socios de la empresa, específicamente el señor Luis Carlos Murillo, se decidió separarlo como Jefe Técnico de Aerocalidad Drones S.A. Luego de esa decisión se han presentado situaciones que evidencian, la influencia del señor Murillo en las acciones del señor Rojas, en búsqueda de ocasionar daño y acoso a mi representada.*

Hechos

Desde finales del año 2020 se empezaron a evidenciar estas actividades, que al traste significaron un cierre fiscal con pérdidas de más de siete millones de colones, Esto bajo la gestión del señor Murillo.

El inspector designado por el departamento de operaciones era el Cap. Thames. Este año 2021 de una manera informal, el mismo señor Murillo indicó que habían cambiado al inspector por el señor Rojas. Ante esta situación se contactó de manera telefónica al director señor Álvaro Vargas, quien indicó que no había cambios y, que cualquier cambio se realiza a través de un oficio por la jefatura de operaciones, a pesar de esto se empezó a trabajar por parte del señor Murillo con el señor Rojas.

Por motivos personales, me vi en la necesidad de delegar ciertas funciones al Capitán y Máster en Administración el señor Randall Montero, quien detectó el mal uso de los activos de la empresa entre otras irregularidades, que debilitaban las finanzas de la compañía.

Se detectaron movimientos de subfacturación e intermediación que evidenciaron entre otros, la razón de las pérdidas de la empresa. Quedó claro que, el señor Murillo fundó una empresa clonando todos los procedimientos e información confidencial, sin autorización alguna y que vendía servicios a través de esta empresa utilizando el certificado y los activos de Aerocalidad Drones S.A.

Ante esta situación, se separó de la organización al señor Murillo. Los eventos se sucedieron de la siguiente manera:

20 de mayo

El señor Murillo en una reunión por la mañana me indica que se va a realizar un vuelo el día 23 de mayo en el estadio Ricardo Saprissa, que va a solicitar el permiso de vuelo por la tarde.

Por la noche se evidencian los actos deshonestos por parte del señor Murillo. ***Ver Anexo 1.***

21 de mayo VIERNES

Se notifica a la jefatura de operaciones de la DGAC acerca del cambio de Jefe Técnico, se anuncia en el puesto al Capitán Randall Montero. Siendo que no tenemos claro quién es el inspector y en claro conocimiento de la cercanía que tiene Rojas con el señor Murillo, se notifica de esta manera para evitar inconvenientes, sin notificarle al señor Rojas. Se utilizan los medios publicados en la página web de la DGAC para enviar el oficio. ***Ver anexo 2.***

22 de mayo SABADO

El señor Rojas, se comunica con mi persona por medio de Watsapp acerca del correo electrónico que envíe esta mañana (sábado), y quiere conversar con mi persona acerca del vuelo del domingo 23 por la noche, (aclaro que el correo lo envié el viernes por la mañana y el señor Rojas no estaba copiado). Yo estaba recopilando información y sin percatarme de que no había razón por la cual el señor Rojas estuviera enterado del correo electrónico, respondo "Estoy coordinando para suspender la operación" acá debo destacar que la ley general de aviación civil determina la continuidad del servicio, y coordinar significaba valorar con el cliente y demás personas la posibilidad de suspender la operación. El me indica que va a cancelar los permisos de vuelo. A lo que respondo que lo hace bajo su responsabilidad, que no estoy solicitando ninguna cancelación y que este tipo de comunicaciones no es apropiado por medio de Whatsapp, solo por correo electrónico.

Ya para ese momento tenía certeza de que: el Dron cumplía con toda la normativa, el piloto estaba con todo al día y el cliente requería el servicio. Pero el inspector en día sábado, fuera de horario de trabajo, decide por su propia voluntad cancelar los permisos de vuelo, ocasionando daño económico a mi representada y cercenando el derecho al trabajo del piloto asignado. Debo dejar claro que el cliente lo perdimos por este evento. ***Ver anexo 3.***

Del párrafo anterior se debe resaltar; Quien le indico al señor Rojas del correo electrónico?, si yo no lo copie, a que correo hace mención el señor Rojas ya que de mi parte no envie ningún correo el dia sábado, cuál era el apuro del señor Rojas en cancelar el permiso de vuelo, el horario del señor Rojas es de 24/7 incluyendo sábados.

A las 19:48 del día sábado 22 de mayo, el señor Rojas envía un correo electrónico indicando que el permiso; "queda cancelado desde este momento debido a que no hay claridad por parte de la empresa acerca de quién o quiénes son las personas que van a realizar dicha operación". El oficio del día 21 de mayo dejó claro quién era el nuevo responsable técnico y nuestras habilitaciones de operación, listan los pilotos aptos para dichas operaciones, a que se refiere con claridad, lo que si está claro es que, el señor Rojas remite en copia al correo electrónico personal del señor Murillo a sabiendas que había sido revelado de sus funciones. ***Ver anexo 4.***

24 de mayo

Se le responde al correo del 22 de mayo, se indica que todo está claro y el compromiso de mi representada de cumplir con las normativas aplicables. ***Ver anexo 5***

25 de mayo

El señor Rojas vía correo electrónico hace preguntas fuera del caso, Aerocalidad Drones simplemente separa al Jefe Técnico, al encontrar actos irregulares y se encuentra investigando si hay más personas involucradas. Evidenciamos que no está claro quién es nuestro inspector asignado ya que no hemos recibido ninguna notificación formal vía oficio. ***Ver anexo 6.***

1 de junio

Vía correo electrónico, el señor Rojas indica que: por ***"error"*** *se omitió dicha notificación, en otras palabras:*

1. Estaba realizando vigilancia a una empresa que no le había sido formalmente asignada.
2. Sin estar nombrado en la función, emitió permisos y más grave aún, canceló permisos de manera irregular, en día y horario no laboral. Limitando el derecho de mi representada a ejercer sus actividades comerciales y limitando a un colaborador su derecho al trabajo.

En este mismo correo indica los requisitos para el jefe técnico descritos en una circular. Ante semejante desconocimiento normativo por parte del señor Rojas y para evitar entrar en seguidillas de correos nos reservamos el derecho de responder. ***Ver anexo 7.***

Vivimos en un estado de derecho y para evitar el tráfico de influencias y la corrupción, que tanto afectan a nuestro país, existen jerarquías normativas. Al presentar al Capitán Randall Montero como Jefe Técnico, estábamos claros que excede los requisitos del RAC-119, este reglamento está vigente fue firmado por las autoridades con la competencia del caso, jamás una circular firmada por el Director de Aviación Civil puede estar por encima de un reglamento. Es más, por principios básicos de la función pública, un empleado a nivel de un inspector de la DGAC, debe conocer las pirámides de Kelsen, como parte de sus funciones básicas.

Al parecer se está regulando la actividad aeronáutica vía circulares.
Al momento no hemos recibido un oficio formal indicando el reglamento que inhiba al Capitán Montero de ser Jefe Técnico de una empresa de trabajos aéreos bajo el RAC-119.

Entiéndase, un Master en Administración de empresas, con licencia de piloto comercial de aeronaves, con más de 14 000 horas de vuelo, no puede ser Jefe Técnico de una empresa certificada para trabajos aéreos bajo el RAC- 119, en su defecto tenemos que buscar una persona que tiene un certificado de idoneidad emitido por la DGAC, luego de hacer un curso de 40 horas y 10 horas de vuelo de práctica con drones, además de un curso o seminario de 89 horas de manejo de personal.

Así estamos en este país. Aclaró que el capitán Montero ya realizó el curso teórico de piloto de drone.

24 de junio

Al no poder realizar la actividad comercial aprobada en nuestro certificado de explotación, debido a la falta de nombramiento del Jefe Técnico solicitamos vía correo electrónico, el nombramiento de otra persona que cumplía con los requisitos de la circular que nos indicaron. ***Ver anexo 8.***

Al día de hoy tampoco tenemos el oficio de respuesta para aceptar o rechazar al postulante.

13 de junio

Recibimos una notificación de auditoría de parte del señor Rony Rojas. ***Ver anexo 9***
Que función tiene la auditoría, si:

1. *Al momento no hemos recibido la notificación formal de asignación del inspector ya que según se evidencia el señor Rojas se autonombró como inspector.*
2. *No podemos operar al no contar con un Jefe Técnico.*
3. *A pesar de todas las gestiones de mi representada, no hemos recibido ningún oficio de aceptación o rechazo de las personas propuestas para el puesto de Jefe Técnico.*

12 de julio

Se mantuvo una reunión con el director de Aviación Civil Álvaro Vargas, acudimos yo, Javier Acuña como representante legal de Aerocalidad Drones y mi asesor legal el Abogado y Notario Allan René Flores. Se expuso la situación y se nos indicó que el señor Rojas ya no iba a ser nuestro inspector para evitar problemas. El señor Vargas confirmó que cualquier cambio o nombramiento de inspector debe hacerse vía oficio por la Jefatura. El objeto de dicha reunión era evitar iniciar procesos y gestiones ante otras instancias, lastimosamente no pudo ser así".

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1044-2021 del 19 de agosto de 2021, la Asesoría Jurídica le solicitó a la Unidad de Operaciones Aeronáuticas lo siguiente:

"Con el fin de recabar información que nos sirva de soporte para la realización de una investigación preliminar, para atender el oficio número AI-188-2021 del 05 de agosto de 2021, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general de la Auditoría Interna institucional, mediante el cual el traslada a la Dirección General, una denuncia relacionada con posibles irregularidades en las actuaciones de un inspector de la Dirección General de Aviación Civil, en contra de una compañía que brinda servicios con aeronaves no tripuladas "drones", le solicitamos lo siguiente:

1) Explicar lo sucedido con la operación solicitada por la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima que se realizaría en el Estadio Ricardo Saprissa, el 23 de mayo de 2021, además, la razón por la cual fue suspendida por la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, aportar el documento idóneo por medio del cual se le comunicó a la empresa la cancelación de dicha actividad.

2) Remitir el oficio del nombramiento del funcionario Ronny Rojas Parajeles como inspector principal de la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima, en caso de haber sido sustituido aportar el oficio que lo compruebe. Asimismo, indicar el procedimiento establecido para realizar dicho nombramiento.

3) Remitir el oficio del nombramiento del inspector principal de la compañía Aerojake.

4) Indicar si antes del 21 de mayo de 2021, existía autorización por parte de la Dirección General de Aviación Civil para que la compañía Aerocalidad Drones realizará la actividad el 23 de mayo de 2021 y de ser así, si con la información contenida en el correo del 21 de mayo de 2021, técnicamente la compañía debía de cumplir requisitos adicionales de previo a mantener la autorización para la realización de la operación que requerían efectuar el 23 de mayo de 2021, en el Estadio Saprissa.

5) Indicar si esa jefatura le había asignado al funcionario Ronny Rojas Parajeles el trámite requerido por la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima para realizar la actividad el día 23 de mayo de 2021, en el Estadio Saprissa (aportar la documentación que lo compruebe, de no existir la documentación que lo compruebe por haber sido de forma verbal, favor indicarlo).

6) Indicar si usted informó al funcionario Ronny Rojas Parajeles de la existencia del correo electrónico del 21 de mayo de 2021, enviado por el señor Javier Acuña Lacayo, mediante el cual comunicó el cambio del jefe técnico de la compañía Aerocalidad, y si fue verbalmente o existe un correo electrónico o documento que lo demuestre y la fecha en que le fue comunicado y aportar el documento que lo compruebe.

7) Favor indicar si el sábado 22 de mayo de 2021, al funcionario Ronny Rojas Parajeles le correspondía trabajar o estaba autorizado para atender la actividad requerida por la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima a realizarse el 23 de mayo de 2021, de ser afirmativo favor indicar el horario que le correspondía cumplir y aportar la documentación que lo compruebe.

8) El denunciante indica en su escrito que el representante de la compañía informó el cambio de jefe técnico mediante correo electrónico el viernes 21 de mayo de 2021, a las 8:57 a.m. y mediante correo electrónico del 22 de mayo de 2021, enviado a las 19:48 p.m. el señor Ronny Rojas Parajeles le comunicó a la compañía la cancelación del permiso. Al respecto, le solicitamos indicar si el funcionario Ronny Rojas tenía la potestad o autorización de esa jefatura para realizar dicho acto y de ser así porqué se le comunicó a la compañía a menos de 24 horas de la realización de la actividad.

También, en el escrito de la denuncia se indica que, mediante correo electrónico del 01 de junio de 2021, dirigido al señor Javier Acuña Lacayo, con copia a la jefatura de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, el señor Ronny Rojas Parajeles le indicó en lo que interesa lo siguiente:

"Adicional me gustaría comentarle los requisitos establecidos en la DO-001-OPS-RPAS, para el cargo de responsable técnico.

6.14 SOLICITUD FORMAL PARA OPERACIÓN CON SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS) CONFORME LA SECCION 6.1.1. (OPERACIONES COMERCIALES)

e) Debe contar con un Gerente Responsable de la empresa y un Jefe o Responsable Técnico el cual debe contar con un Certificado de Idoneidad para RPAS y demostrar conocimientos en la Ley General de Aviación Civil, Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses y el Manual de Operaciones, una persona puede asumir ambos puestos si cumple con los requisitos aplicables. (RAC 119.65f.)

Dado lo anterior y para la realización de las coordinaciones internas de nuestra parte correspondientes, le agradecería me indique una fecha para en nombramiento oficial del nuevo responsable técnico y de esta manera poder coordinar la inspección de base principal de operaciones".

En respuesta al correo electrónico del 01 de junio de 2021, se indica en el escrito de la denuncia que el señor Javier Acuña Lacayo manifestó en lo que interesa lo siguiente:

*"**Al momento no hemos recibido un oficio formal indicando el reglamento que inhiba al Capitán Montero de ser Jefe Técnico de una empresa de trabajos aéreos bajo el RAC 119.***

Entiéndase, un Master en Administración de empresas, con licencia de piloto comercial de aeronaves, con más de 14 000 horas de vuelo, no puede ser Jefe Técnico de una empresa certificada para trabajos aéreos bajo el RAC 119, en su defecto tenemos que buscar una persona que tiene un certificado de idoneidad emitido por la DGAC, luego de hacer un curso de 40 horas y 10 horas de vuelo de práctica con drones, además de un curso o seminario de 80 horas de manejo de personal.

Así estamos en este país. Aclaro que el capitán Montero ya realizó el curso teórico de piloto de drone".

Con respecto a lo manifestado en relación con el nombramiento del señor Randall Montero como Jefe Técnico, favor referirse a los argumentos.

El denunciante indica que mediante oficio número AC-RPAS-2021-001 del 23 de junio de 2021, el señor Javier Acuña Lacayo solicitó la evaluación del señor Didier García Álvarez para el puesto de Jefe Técnico, alega el denunciante que la Unidad de Operaciones Aeronáuticas aún no ha dado respuesta a lo solicitado, favor indicar el motivo por el cual no se le ha contestado lo requerido.

Alega el denunciante que, mediante Formulario Notificación Visita de Auditoría, oficio DGAC-DSO-OPS-OF-1568-2021 del 13 de julio de 2021, el señor Rony Rojas Parajeles le comunicó a la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima el detalle del Programa Anual de Auditorias aplicable a su representada en el 2021. Al respecto, se indica en la denuncia que no es conveniente la realización de la auditoría por los siguientes motivos:

-No han recibido la notificación formal de asignación del inspector, ya que el señor Rony Rojas Parajeles se autonombró en ese puesto.
-No pueden operar al no contar con un Jefe Técnico.

-A pesar de todas las gestiones.

Favor referirse a lo indicado por el denunciante en relación con la realización de la auditoria.

Adicionalmente, le solicitamos indicarnos lo siguiente:

- *Es conveniente técnicamente, realizar las auditorías a la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima sin que se haya nombrado al Jefe Técnico.*
- *Existen evidencias que la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-ochocientos un mil doscientos sesenta y siete, nombre comercial Drone Solutions MT, en proceso de certificación utilice total o parcialmente los procedimientos descritos en el Manual de Operaciones de Aerocalidad drones.*
- *Cual es inspector asignado como Gerente del Proyecto de Certificación Técnica de la solicitud de certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima.*

Asimismo, con relación a la confidencialidad en el manejo de la documentación y la información de la presente denuncia se le recuerda lo establecido en el artículo 6 de la Ley de General de Control Interno, el cual instituye 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".

También, el artículo 8 de la Ley contra la corrupción y el enriquecimiento ilícito en la función pública establece lo siguiente:

"Artículo 8°-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".

Finalmente, le indicamos que de considerar esa Unidad que se cuenta con información o documentación adicional que considere necesario deba tomarse en cuenta en la realización de la presente investigación, le solicitamos sea aportada en la respuesta a la presente solicitud".

Cuarto: Que mediante el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1936-2021 del 27 de agosto de 2021, la Unidad de Operaciones Aeronáuticas indicó lo siguiente:

"1) Explicar lo sucedido con la operación solicitada por la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima que se realizaría en el Estadio Ricardo Saprissa, el 23 de mayo de 2021, además, la razón por la cual fue suspendida por la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, aportar el documento idóneo por medio del cual se le comunicó a la empresa la cancelación de dicha actividad.

El inspector Ronny Rojas, se comunica con mi persona el día 22 de mayo y me informa que recibió un correo electrónico del señor Javier Acuña en el cual le informa que el estaba destituyendo al señor Luis Carlos Murillo como responsable técnico de la empresa Aerocalidad drone, por tener problemas a nivel interno de la compañía.

Conversamos sobre la operación que se iba a llevar a cabo el Estadio Ricardo Saprissa y llegamos a la conclusión que por seguridad operacional y que la empresa no está cumpliendo con la RAC-119.65 Personal Gerencial y Técnico requerido para operaciones (d), además el señor Javier Acuña por medio de whatsapp le indica al inspector Rojas que está realizando los trámites para cancelas dicha operación.

Se le envía correo electrónico al señor Javier Acuña en cual se le informa la cancelación de la operación.

Adjunto correo electrónico.

2) Remitir el oficio del nombramiento del funcionario Ronny Rojas Parajeles como inspector principal de la compañía Aerocaldiad Drones Sociedad Anónima, en caso de haber sido sustituido aportar el oficio que lo compruebe. Asimismo, indicar el procedimiento establecido para realizar dicho nombramiento.

Al inspector Rojas se nombró como POI de la empresa Aerocalidad drones con el oficio DGAC-DSO-OPS-OF-526-2021, y es sustituido con el oficio DGAC-DSO-OPS-OF-1719-2021, para establecer los inspectores como POI de las empresas se realiza un análisis de la experiencia y calificaciones para nombrarlo.

3) Remitir el oficio del nombramiento del inspector principal de la compañía Aerojake.

Adjunto el oficio DGAC-DSO-OPS-OF-526-2021 del nombramiento del POI de la escuela Aerojake.

4) Indicar si antes del 21 de mayo de 2021, existía autorización por parte de la Dirección General de Aviación Civil para que la compañía Aerocalidad Drones realizará la actividad el 23 de mayo de 2021 y de ser así, si con la información contenida en el correo del 21 de mayo de 2021, técnicamente la compañía debía de cumplir requisitos adicionales de previo a mantener la autorización para la realización de la operación que requerían efectuar el 23 de mayo de 2021, en el Estadio Saprissa.

Se autorizó la operación del día 23 de mayo en el Estadio Saprissa, la empresa no tenía que cumplir con ningún requisito adicional. Pero como el sismo señor Javier Acuña, en el correo del 22 de mayo, enviado al inspector Rojas, donde el señor Acuña informa que está removiendo al señor Murillo del cargo de responsable Técnico, la empresa en ese momento está incumpliendo con lo establecido en la norma RAC-119.65 Personal Gerencial y Técnico requerido para operaciones (d, en ese momento se estaba poniendo en peligro la seguridad operacional de dicha operación.

5) Indicar si esa jefatura le había asignado al funcionario Ronny Rojas Parajeles el trámite requerido por la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima para realizar la actividad el día 23 de mayo de 2021, en el Estadio Saprissa (aportar la documentación que lo compruebe, de no existir la documentación que lo compruebe por haber sido de forma verbal, favor indicarlo).

Desde el momento que se nombra a cualquier inspector POI de una compañía, trámite que por lo general se realiza en los primeros meses del año, desde ese momento el inspector nombrado se hace cargo de todos los trámites relacionados en dicha empresa, por lo que no es necesario que para cada tramite esta jefatura tenga que estarlo asignando. Adjunto el oficio DGAC-DSO-OPS-OF-526-2021 de nombramiento del inspector Ronny Rojas como POI de la empresa Aerocalidad drone y Aerojake en la parte RPAS.

6) Indicar si usted informó al funcionario Ronny Rojas Parajeles de la existencia del correo electrónico del 21 de mayo de 2021, enviado por el señor Javier Acuña Lacayo, mediante el cual comunicó el cambio del jefe técnico de la compañía Aerocalidad, y si fue verbalmente o existe un correo electrónico o documento que lo demuestre y la fecha en que le fue comunicado y aportar el documento que lo compruebe.

En ningún momento esta jefatura le informo al inspector Rojas de dicho correo (21/05/2021).

7) Favor indicar si el sábado 22 de mayo de 2021, al funcionario Ronny Rojas Parajeles le correspondía trabajar o estaba autorizado para atender la actividad requerida por la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima a realizarse el 23 de mayo de 2021, de ser

afirmativo favor indicar el horario que le correspondía cumplir y aportar la documentación que lo compruebe.

El inspector Rojas estaba libre, pero en importante aclarar que la mayoría de los inspectores en diferentes ocasiones han atendido tramites de las empresas estando fuera de horario entre semana y hasta fines de semana. Porque la aviación de este país es una actividad de 24 horas al día, 7 días a la semana.

8) El denunciante indica en su escrito que el representante de la compañía informó el cambio de jefe técnico mediante correo electrónico el viernes 21 de mayo de 2021, a las 8:57 a.m. y mediante correo electrónico del 22 de mayo de 2021, enviado a las 19:48 p.m. el señor Ronny Rojas Parajeles le comunicó a la compañía la cancelación del permiso. Al respecto, le solicitamos indicar si el funcionario Ronny Rojas tenía la potestad o autorización de esa jefatura para realizar dicho acto y de ser así porqué se le comunicó a la compañía a menos de 24 horas de la realización de la actividad.

También, en el escrito de la denuncia se indica que, mediante correo electrónico del 01 de junio de 2021, dirigido al señor Javier Acuña Lacayo, con copia a la jefatura de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, el señor Ronny Rojas Parajeles le indicó en lo que interesa lo siguiente: "Adicional me gustaría comentarle los requisitos establecidos en la DO-001-OPS-RPAS, para el cargo de responsable técnico. 6.14 SOLICITUD FORMAL PARA OPERACIÓN CON SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS) CONFORME LA SECCION 6.1.1. (OPERACIONES COMERCIALES) Debe contar con un Gerente Responsable de la empresa y un Jefe o Responsable Técnico el cual debe contar con un Certificado de Idoneidad para RPAS y demostrar conocimientos en la Ley General de Aviación Civil, Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses y el Manual de Operaciones, una persona puede asumir ambos puestos si cumple con los requisitos aplicables. (RAC 119.65f.) Dado lo anterior y para la realización de las coordinaciones internas de nuestra parte correspondientes, le agradecería me indique una fecha para en nombramiento oficial del nuevo responsable técnico y de esta manera poder coordinar la inspección de base principal de operaciones". En respuesta al correo electrónico del 01 de junio de 2021, se indica en el escrito de la denuncia que el señor Javier Acuña Lacayo manifestó en lo que interesa lo siguiente: "Al momento no hemos recibido un oficio formal indicando el reglamento que inhiba al Capitán Montero de ser Jefe Técnico de una empresa de trabajos aéreos bajo el RAC 119. Entiéndase, un Master en Administración de empresas, con licencia de piloto comercial de aeronaves, con más de 14 000 horas de vuelo, no puede ser Jefe Técnico de una empresa certificada para trabajos aéreos bajo el RAC 119, en su defecto tenemos que buscar una persona que tiene un certificado de idoneidad emitido por la DGAC, luego de hacer un curso de 40 horas y 10 horas de vuelo de práctica con drones, además de un curso o seminario de 80 horas de manejo de personal. Así estamos en este país. Aclaro que el capitán Montero ya realizó el curso teórico de piloto de drone". Con respecto a lo manifestado en relación con el nombramiento del señor Randall Montero como Jefe Técnico, favor referirse a los argumentos. El denunciante indica que mediante oficio número AC-RPAS-2021-001 del 23 de junio de 2021, el señor Javier Acuña Lacayo solicitó la evaluación del señor Didier Garcia Alvarez para el puesto de Jefe Técnico, alega el denunciante que la Unidad de Operaciones

Aeronáuticas aún no ha dado respuesta a lo solicitado, favor indicar el motivo por el cual no se le ha contestado lo requerido. Alega el denunciante que, mediante Formulario Notificación Visita de Auditoría, oficio DGAC-DSO-OPS-OF-1568-2021 del 13 de julio de 2021, el señor Rony Rojas Parajeles le comunicó a la compañía Aerocalidad Drones Sociedad Anónima el detalle del Programa Anual de Auditorias aplicable a su representada en el 2021. Al respecto, se indica en la denuncia que no es conveniente la realización de la auditoría por los siguientes motivos: -No han recibido la notificación formal de asignación del inspector, ya que el señor Rony Rojas Parajeles se autonombró en ese puesto. -No pueden operar al no contar con un Jefe Técnico. -A pesar de todas las gestiones. Favor referirse a lo indicado por el denunciante en relación con la realización de la auditoria. Adicionalmente, le solicitamos indicarnos lo siguiente: Es conveniente #sin que se haya nombrado al Jefe Técnico. Existen evidencias que la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-ochocientos un mil doscientos sesenta y siete, nombre comercial Drone Solutions MT, en proceso de certificación utilice total o parcialmente los procedimientos descritos en el Manual de Operaciones de Aerocalidad drones. Cual es inspector asignado como Gerente del Proyecto de Certificación Técnica de la solicitud de certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima.

Asimismo, con relación a la confidencialidad en el manejo de la documentación y la información de la presente denuncia se le recuerda lo establecido en el artículo 6.

Como les explico en la pregunta # 1 de este correo, en todo momento estuve en comunicación con el inspector Rojas el día 22 de mayo, y la decisión de cancelar la operación del Estadio Ricardo Saprissa fue tomado en conjunto, debido a la situación que se estaba presentando, adicional el inspector Rojas cuenta con toda la autoridad que los reglamentos y la ley de aviación civil le otorga para tomar este tipo de decisiones.

El trámite presentado con el oficio AC-RPAS-2021-001, se les contesta el mismo con el oficio DGAC-DSO-OPS-OF-1724-202, mismo oficio fue dirigido a esta jefatura y fue contestado por esta jefatura.

Como ya está demostrado por el oficio aquí aportado, el inspector Rojas no se autonombro POI de ninguna empresa. Las auditorias se establecen el plan anual de vigilancia por lo que el inspector Rojas está en la obligación de realizar dichas auditorías, adicional este tipo de auditorías sirven para detectar problemas que presentan las empresas, para así poderlas ayudar a corregir dichas falencias. Y como el señor Javier Acuña lo indica ellos no pueden operar sin contar con el responsable técnico correctamente nombrado y parte de la auditoría era confirmar, que la empresa no estuviera operando de forma irregular.

El proceso de certificación de la empresa Drone Solutions MT, el gerente de proyecto es el inspector Allen Víquez Bolaños".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2092-2021 del 20 de setiembre de 2021, el señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, indicó textualmente lo siguiente:

"Por medio de la presente les saludo cordialmente y a la vez le doy respuesta a las siguientes consultas:

¿Por qué no se aceptó al capitán Randall Montero para ser jefe técnico de Aerocalidad Drones?

El señor Randall Montero no cumplía con los requisitos del RAC-119 para la directiva

¿Indicar si el capitán Randall Montero ya realizó la prueba teórica para piloto de Drone?

El señor Montero realizó la prueba el 19 de agosto del 2021 con resultado satisfactorio

¿Indicar el nombre del actual jefe teórico de Aerocalidad Drone?
Didier García

¿Ya se realizó la auditoria?

No, se reprogramaron para octubre 2021

Referirse a la empresa Drone Solution MT (en relación manuales)

Le comento que los servicios que brindan son similares y la regulación les aplica a todos por igual por lo que todos los manuales tienen similitud, ahora en ningún lado del manual menciona el nombre de Aerocalidad".

Sexto: Que en la tramitación del presente asunto se han observado las prescripciones de ley.

Consideraciones

I. Competencia para conocer este asunto

Inicialmente, en cuanto a la determinación del órgano competente para ordenar la eventual instrucción o inicio de procedimientos administrativos disciplinario contra el funcionario que aquí se lleve a identificar como eventual responsable de los hechos indicados como "*probados*" en la presente investigación, nos permitimos indicar lo siguiente:

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

*"**Artículo 102.-** El superior jerárquico tendrá las siguientes potestades:*

(....)

c) Ejercer la potestad disciplinaria;

(...)".

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

Sobre ese punto, mediante el dictamen número C-057-95 del 29 de marzo de 1995, la Procuraduría General de la República indicó lo siguiente:

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

No obstante, el artículo 104.1 de la Ley General de la Administración Pública señala que la potestad disciplinaria es inherente a la condición de Jerarca Administrativo, salvo disposición legal en contrario, es importante indicar que este numeral y el Estatuto de Servicio Civil, mismo que rige para funcionarios cubiertos por el Servicio Civil, señala que la potestad disciplinaria y el despido del funcionario lo puede ejercer el Superior Jerárquico Supremo, es decir, el ministro del ramo o, tratándose de funcionarios cubiertos por un régimen especial, por este. La norma en comentario señala lo siguiente:

> *"**Artículo 104.-***
>
> ***1.** En silencio de la ley, el jerarca podrá nombrar, **disciplinar y remover** a todos los servidores del ente, de conformidad con los artículos 191 y 192 de la Constitución Política.*
>
> *(...)".*
>
> (Resaltado es nuestro)

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

> *"Dentro de las facultades propias del Estado –y de la Administración Pública en general– se encuentra la potestad sancionatoria, la cual puede clasificarse en potestad correctiva y en potestad disciplinaria. La primera tiene por objeto sancionar las infracciones a las órdenes o mandatos de la Administración Pública, es decir, a las acciones u omisiones antijurídicas de los individuos, sean o no agentes públicos, y el contenido de las normas que la regulan*

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

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

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

(Lo subrayado es nuestro)

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

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

Es oportuno transcribir los comentarios de Eduardo ORTIZ ORTIZ sobre el contenido de la relación jerárquica. Explicaciones plasmadas durante la tramitación legislativa de la hoy Ley General de la Administración Pública:

> *"... nos parece que es un principio de desorden tan grave que debe evadirse a toda costa, el que el inferior de un Ministerio pueda obedecer órdenes por ejemplo de un Ministro distinto, sin siquiera informar a sus superiores, nos parece que en ese caso debe decirse que lo siente mucho pero que le parece que no debe cumplir eso que le pide o le ordena, mientras no se dirija a su Ministro para que lo transmita, que él no puede obedecer órdenes de otro Ministro. Porque claro, vamos al peligro que concretamente trata de evitar esto, es indudablemente preservar la división de trabajo que representan los Ministerios ante los ataques de una personalidad fuerte, por ejemplo que un Ministro de la Presidencia que quiera invadir todos los campos de todos los Ministerios (...)"* (Expediente legislativo de la Ley General de la Administración Pública. Acta número 99. Comisión Permanente de Gobierno y Administración. F. 332).

Ahora bien, tenemos que indicar que la persona aquí señalada en grado de presunción e identificada como eventual responsable de los hechos irregulares investigados (Ronny Rojas Parajeles), es funcionario de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas de la Dirección General de Aviación Civil, es decir, el Consejo Técnico de Aviación Civil es el superior jerárquico supremo del mismo, conservando éste la potestad sancionatoria administrativa, tal y como se ha quedado establecido en la normativa supra citada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lo dicho hasta el momento aplica respecto a los servidores del Consejo Técnico y de la Dirección General cubiertos por el régimen de Servicio Civil. El análisis referente a quiénes pertenecen al régimen y quiénes no, ya fue realizado por la Procuraduría General de la República en el dictamen número C-085-2002 del 4 de abril de 2002.

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

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

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

> *"... el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección de ese organismo circunscribe su competencia en materia de personal, al que puede considerarse técnico aeronáutico o técnico administrativo relacionado con la aeronáutica; consiguientemente, no tiene facultad para disponer en materia de personal tratándose de funcionarios amparados por el Servicio Civil, en cuyo caso debe cumplirse con lo que dispone el estatuto del régimen (...) Es cierto que la Dirección General de Aviación Civil es un órgano desconcentrado bajo la conducción de un Consejo Técnico y un Director General, y que éste órgano tiene competencia en materia de personal, tratándose del aquél que puede considerarse técnico; sin embargo, no resulta cierto que, tal y como se afirma en el amparo, las autoridades superiores de la Dirección General de Aviación Civil puedan disponer la remoción de los funcionarios cubiertos por el Régimen del Servicio Civil. El Estatuto del Servicio Civil es una ley especial que reglamenta las disposiciones constitucionales 191 y 192. Ese cuerpo normativo dispone en su artículo 47 que el Ministro - y no las autoridades superior (sic) de un órgano desconcentrado- podrá dar por concluidos los contratos de trabajo de los servidores, previo pago de las prestaciones que pudieren corresponderles...". (Sala Constitucional, sentencia n.° 4150-96 de las 15:48 horas del 14 de agosto de 1996. En sentido similar, pueden consultarse, entre otras, la sentencia n.° 4185-96 de las 11:24 horas del 16 de agosto de 1996 y la n.° 1530 de las 10:39 horas del 14 de marzo de 1997).*

La resolución citada confirma que las atribuciones conferidas al ministro de Obras Públicas y Transportes en relación con el personal de Aviación Civil, cubierto por el régimen de Servicio Civil, deben seguir siendo ejercidas por el ministro, a pesar de la desconcentración de ciertas competencias de naturaleza técnica que operó a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil. Además, en ella se afirma expresamente que las autoridades de Aviación Civil sí son competentes para el manejo del personal excluido del régimen de Servicio Civil (dictamen número C-032-2003 del 11 de febrero de 2003).

En resumen, cuando se trate de servidores excluidos del Régimen de Servicio Civil, las potestades sancionatorias o disciplinarias deben ser ejercidas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, según el dictamen número C-032-2003 del 11 de febrero de 2003, emitido por la Procuraduría General de la República.

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

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

Con fundamento en lo expuesto, debemos indicar que:

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

2.- A pesar de la desconcentración de ciertas competencias técnicas que operó a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil, el ministro de Obras Públicas y Transportes debe seguir ejerciendo, respecto al personal de Aviación Civil cubierto por el régimen de Servicio Civil, las atribuciones que le han sido conferidas. Lo anterior, debido a que dentro de las competencias desconcentradas hacia dichos órganos no se encuentra la relativa al manejo del personal (dictamen número C-032-2003 del 11 de febrero de 2003).

3. Por lo anterior, corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil ordenar el inicio de un procedimiento administrativo sancionador o de despido de un funcionario cubierto por el área técnica de la Dirección General de Aviación Civil, cuando dicho procedimiento podría generar falta grave (suspensión laboral sin goce de salario o despido). Recordemos que el competente para ordenar un procedimiento disciplinario, debe ser el competente de tomar la decisión final.

4. Corresponde trasladar los resultados y recomendaciones de la presente investigación preliminar al Consejo Técnico de Aviación Civil, para lo de su competencia.

II. Sobre la investigación preliminar, procedimiento administrativo ordinario y debido proceso.

Antes de que 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 administrativo ordinario o sumario**. 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 administrativo, 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 01 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 debe efectuarse 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 o investigación, 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 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 normativas:

- Jurisprudencia, especialmente de la Sala Constitucional y Sala Primera.
- 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 preliminar 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:

> *"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, como se indicó anteriormente, el Despacho del señor ministro de Obras Públicas y Transportes, 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 01 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 01 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 su 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 finales, 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).

III. Sobre el derecho sancionatorio administrativo

La potestad sancionatoria es una manifestación del ius puniendi del Estado y, en tal sentido, se informa y nutre de una serie de principios y requisitos que condicionan a la Administración.

Por lo cual, en primer término, tenemos que esta potestad debe ser reconocida expresamente por el legislador, lo anterior, atendiendo el principio de legalidad previsto en los artículos 11 de la Constitución Política y 11 de la Ley General de la Administración Pública.

El principio mencionado supone que las autoridades tienen su actuación limitada a aquello que expresamente les faculte a hacer el ordenamiento jurídico; contrario sensu, tienen prohibido todo aquello que no les esté expresamente autorizado. En este orden de ideas, mediante sentencia número 1739-92 de las once horas cuarenta y cinco minutos del primero de julio de mil novecientos noventa y dos, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"En los términos más generales, el principio de legalidad en el estado de derecho postula una forma especial de vinculación de las autoridades e instituciones públicas al ordenamiento jurídico, a partir de su definición básica según la cual toda autoridad o institución pública lo es y solamente puede actuar en la medida en que se encuentre apoderada para hacerlo por el mismo ordenamiento, y normalmente a texto expreso -para las autoridades e instituciones públicas sólo está permitido lo que esté constitucional y legalmente autorizado en forma expresa, y todo lo que no les esté autorizado les está vedado-; así como sus dos corolarios más importantes, todavía dentro de un orden general: el principio de regulación mínima, que tiene especiales exigencias en materia procesal, y el de reserva de ley, que en este campos es casi absoluto".*

Corolario de lo anterior, tenemos que en tratándose de competencias que desarrollen el ius poniendi estatal, lo requerido es que se describa adecuadamente, **por norma de rango legal**, los requisitos para su ejercicio, esto especialmente debido a las consecuencias graves que el ejercicio de esta potestad trae para el administrado.

La Ley General de la Administración Pública confirma lo anterior a partir de las siguientes disposiciones:

*"**Artículo 19.-** 1. El régimen jurídico de los derechos constitucionales estará reservado a la ley, sin perjuicio de los reglamentos ejecutivos correspondientes.*

(...)

2. Quedan prohibidos los reglamentos autónomos en esta materia".

Asimismo, en materia sancionatoria administrativa dispone el citado cuerpo normativo lo siguiente:

*"**Artículo 124.-** Los reglamentos, circulares, instrucciones y demás disposiciones administrativas de carácter general no podrán establecer penas ni imponer exacciones, tasas, multas ni otras cargas similares".*

Partiendo de lo anterior, encontramos que la exigencia de regulación mínima en materia sancionatoria cobra especial importancia en el análisis del caso que nos ocupa, toda vez que esta regulación supone que el procedimiento que se sigue y la sanción final, deben encontrarse foralmente preestablecidos en norma legal.

En lo que respecta al principio de reserva de ley, su manifestación más importante en el tema de la potestad sancionatoria tiene que ver con la necesaria determinación de los elementos indispensables para su ejercicio, proscribiendo el arbitrio de la Administración para su determinación.

Bajo el marco anterior, como elementos indispensables reservados a la ley, encontramos los siguientes: descripción precisa de la conducta típica o supuesto de hecho imputable al administrado; **la sanción o consecuencia jurídica negativa que se atribuye como efecto de la comisión de la infracción** y, por supuesto, el órgano competente para imponer la sanción ante la comisión de la conducta típica y el procedimiento a seguir para tal ejercicio de la potestad.

Ahora bien, en procura a lo que se viene exponiendo, encontramos que mediante el dictamen C-026-2002 del 23 de enero de 2002, la Procuraduría General de la República se manifestó sobre la potestad sancionatoria de la Administración Pública, expresando sobre el particular lo siguiente:

"Por su afectación a la esfera jurídica de los administradores, la potestad sancionadora, tanto si se trata de una potestad general como de la disciplinaria, no puede sino considerarse una potestad de imperio. Precisamente, una de las razones por las cuales se discutió en el siglo pasado si la Administración debe ser titular de una potestad sancionatoria reside en el carácter exorbitante de la potestad, una prerrogativa que puede afectar el principio de separación de poderes Por dicha circunstancia y por tratarse de una potestad que se ejerce en el ámbito externo de la Administración Pública, la atribución de la potestad debe derivar expresamente del texto de la ley, sin que le sea permitido al operador jurídico derivarla, por integración, de sus poderes. Es decir, no puede considerarse una potestad implícita. Pero, además, la competencia sancionadora se atribuye para sancionar determinadas conductas, que el legislador ha tipificado, debiendo entenderse que la autoridad administrativa resulta incompetente para sancionar las conductas no tipificadas. En ese sentido, la competencia no abarca sólo la definición de la autoridad competente para actuar, sino que entraña una delimitación de la actuación administrativa a través de la tipificación de las conductas que

deben ser sancionados y de las condiciones para el ejercicio del poder punitivo. Como en otros ámbitos del accionar administrativo, en el régimen sancionatorio la ley debe precisar las condiciones bajo las cuáles la Administración puede ejercitar su competencia Es decir, si bien se reconoce que la potestad sancionatoria administrativa está marcada por un mayor grado de discrecionalidad que la potestad penal, para cumplir con los principios de legalidad y reserva de ley no es suficiente con que se otorgue una potestad para sancionar, sino que la ley debe definir las conductas que van a ser sancionadas en vía administrativa y cómo puede ejercerse la competencia.

Lo antes señalado es uno de los aspectos fundamentales de la regularidad de la potestad sancionadora. Regularidad que se determina no sólo por la competencia sino también por las garantías que su ejercicio debe ofrecer al ciudadano. Más allá del problema de regularidad, que es en el fondo el planteado en la consulta, está el problema de la eficacia tanto de la sanción, como del accionar administrativo. El reconocimiento de un poder sancionador a la Administración se origina en la necesidad de sancionar determinadas conductas que no se consideran muy graves como para sufrir una sanción penal o bien, que deben ser sancionadas mediante mecanismos diferentes a los penales a fin de lograr la preeminencia del interés general en forma rápida y eficaz. Asimismo, se considera necesario dotar a la Administración de un instrumento que asegure el cumplimiento de determinadas regulaciones, falta de lo cual la decisión administrativa -pero también la norma jurídica que la funda- podría devenir letra muerta. Empero, la eficacia no puede ir en detrimento de la legalidad y, por tanto, es al legislador a quien corresponde determinar cómo garantizar el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y la función de regulación de las autoridades administrativas. A ello tiende el respeto de los principios del derecho sancionador.

2) Una aplicación de los principios del Derecho Penal sustantivo

La "juridificación" de la potestad sancionadora de la Administración conduce a afirmar que este poder debe regirse por un estricto respeto de las garantías constitucionales en materia sancionatoria, como protección de los derechos de los ciudadanos. En el plano sustantivo, los principios de reserva de ley, tipicidad, irretroactividad de la norma sancionatoria desfavorable, responsabilidad, proporcionalidad, prohibición de penas perpetúas, y non bis in idem deben ser respetados tanto por el legislador, a quien corresponde otorgar la potestad, establecer las infracciones y las sanciones, como por la Administración que debe sancionar. Pero, además, se determina la aplicación de las garantías procesales, por ende, los principios y reglas que conforman el debido proceso: derecho de defensa, presunción de inocencia, demostración de culpabilidad, el derecho a ser informado de los hechos, derecho de audiencia, derecho a no declarar contra sí mismo, etc".

Conforme el principio de reserva de ley en materia sancionatoria, únicamente en virtud de la ley se puede afectar la esfera jurídica de los administrados, creando sanciones o infracciones.

La imposición de un régimen sancionatorio incide directa y fuertemente sobre la esfera jurídica de las personas y, por ende, sobre su libertad. El principio de reserva de ley significa que la regulación de los derechos

fundamentales de las personas no puede quedar al arbitrio de la Administración y, por ende, deben ser normados por la ley.

Se sigue de ello, la imposibilidad de la Administración de sancionar en ausencia de una ley que tipifique sanciones e infracciones, así como la inconstitucionalidad de una simple habilitación a la Administración por norma de rango legal si no va acompañada del contenido material indispensable, sea la tipificación de los ilícitos y las sanciones. Ergo, la ley que crea el régimen sancionador no puede ser una simple norma de remisión o contener descripciones imprecisas de las infracciones que pretende sea sancionadas.

El principio de tipicidad, derivación directa del principio de legalidad, su "*manifestación más profunda*" requiere que las infracciones administrativas y las sanciones correspondientes se encuentren claramente definidas por la ley (Sala Constitucional, sentencia número 8193-2000 de 15:05 horas del 13 de septiembre de 2000). Al respecto, en dicha sentencia, la Sala Constitucional manifestó que la exigencia de predeterminación normativa de las infracciones y las sanciones correspondientes se proyecta sobre *"... la tipificación de las conductas como tales, y también respecto de su graduación y escala de sanciones, de modo que el conjunto de normas aplicables permita predecir, con suficiente certeza, el tipo y el grado de sanción susceptible de ser impuesta al administrado"*.

La norma sancionadora no puede ser indeterminada o imprecisa; la necesidad de respetar los principios de legalidad y de seguridad jurídica imponen al legislador claridad y concreción en la definición de los tipos. Por consiguiente, la norma no debe recurrir a la imprecisión o ambigüedad en la definición de los supuestos que enmarcan la sanción administrativa.

La jurisprudencia constitucional hace alusión a esta predeterminación normativa al señalar que la descripción normativa de la conducta sancionable debe ser "*concreta y precisa*", agregando que *"... aun cuando la definición del tipo utilice conceptos cuya delimitación permita un cierto margen de apreciación, son inadmisibles las cláusulas generales o indeterminadas de infracción que habilitan a la Administración para actuar con excesivo arbitrio*".

Esta exigencia de predeterminación normativa de las conductas y de las sanciones correspondientes, debe proyectarse sobre la tipificación de las conductas como tales, también respecto de su graduación y escala de sanciones, de modo que el conjunto de normas aplicables permita predecir, son suficiente certeza, el tipo y el grado de sanción susceptible de ser impuesta al administrad (Sala Constitucional, sentencia número 8193-2000 de cita). Ergo, el administrado debe conocer de antemano cuáles son las consecuencias de su conducta y, por ende, las conductas por las cuales puede ser sancionado.

Tipificar una conducta implica establecer los sujetos, la conducta que se sanciona mediante la definición de la acción u omisión, por medio del empleo de verbos, **definición de la sanción que corresponde a cada conducta en forma proporcionada a la sanción.** De lo contrario, no podría estimarse que la norma legal describa adecuadamente la conducta reprimida, con el riesgo de que el operador jurídico tendría mayor libertad para determinar si se ha ejecutado o no la conducta que se pretende reprimir.

En la sentencia número 9219-2000 de 15:13 horas del 18 de octubre de 2000, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"Para que una conducta sea constitutiva de delito no es suficiente que sea antijurídica "contraria a derecho", es necesario que la conducta ilícita se encuentre plenamente descrita en una norma, esto obedece a exigencias insuprimibles de seguridad jurídica, pues siendo la materia represiva la de mayor intervención en bienes jurídicos importantes de los ciudadanos, para garantizar a éstos frente al Estado, es necesario que puedan tener cabal conocimiento de cuáles son las conductas que deben abstenerse de cometer, so pena de incurrir en responsabilidad criminal; cuando esto no ocurre, como en el caso en comentario, al faltar el elemento que califica a los verbos, se estaría permitiendo que sea el criterio del juez el que venga a dar los verdaderos contornos a la conducta para estimarla o no constitutiva del delito, lo cual es inconstitucional pues atenta contra el principio de legalidad en su faceta de taxatividad del tipo".*

Se violenta el principio de tipicidad cuando la ley deja a la libre apreciación de la Administración la determinación de los elementos para tipificar la infracción administrativa. El principio es que la aplicación del régimen no puede quedar al arbitrio de los criterios de la Administración, sino que estos deben fundarse en criterios objetivos que derivan de la ley.

De lo expuesto anteriormente, se indica, que aun cuando la Administración considere que una determinada conducta es reprobable y que merece ser sancionada, le está prohibido imponer una sanción si la conducta no ha sido tipificada como infracción, ya que de lo contrario incurriría en una creación originaria de ilícitos o bien en una creación por analogía.

IV. Sobre el motivo de la presente investigación preliminar

El objetivo de la presente investigación versa sobre la denuncia interpuesta el 22 de julio de 2021, por el señor Javier Acuña Lacayo, en calidad de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, contra el señor Ronny Rojas Parajeles, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, en la cual indicó textualmente lo siguiente:

> *"En mi condición de Representante Legal de Aerocalidad Drones S. A., cédula jurídica 3101755539, y con el objeto de agotar la vía administrativa, presento esta denuncia formal por el actuar irregular del señor Ronny Rojas con mi representada. Es de todos conocidos el gran daño que está causando al país, que funcionarios se desvíen de sus responsabilidades y cumplimiento de procedimientos con otros fines, muy ajenos a sus responsabilidades.*
>
> ***Antecedentes***
>
> *He emprendido varios negocios en el campo de la aviación, todos siguieron los requisitos que la Ley General de Aviación Civil y sus reglamentos, para explotar comercialmente las actividades solicitadas.*
>
> *Por motivos internos y luego de determinar actividades inadecuadas de uno de los socios de la empresa, específicamente el señor Luis Carlos Murillo, se decidió separarlo como Jefe Técnico de Aerocalidad Drones S.A. Luego de esa decisión se han presentado situaciones que*

evidencian, la influencia del señor Murillo en las acciones del señor Rojas, en búsqueda de ocasionar daño y acoso a mi representada.
Hechos

Desde finales del año 2020 se empezaron a evidenciar estas actividades, que al traste significaron un cierre fiscal con pérdidas de más de siete millones de colones. Esto bajo la gestión del señor Murillo.

El inspector designado por el departamento de operaciones era el Cap. Thames. Este año 2021 de una manera informal, el mismo señor Murillo indicó que habían cambiado al inspector por el señor Rojas. Ante esta situación se contactó de manera telefónica al Director señor Alvaro Vargas, quien indicó que no había cambios y, que cualquier cambio se realiza a través de un oficio por la jefatura de operaciones, a pesar de esto se empezó a trabajar por parte del señor Murillo con el señor Rojas.

Por motivos personales, me vi en la necesidad de delegar ciertas funciones al Capitán y Máster en Administración el señor Randall Montero, quien detectó el mal uso de los activos de la empresa entre otras irregularidades, que debilitaban las finanzas de la compañía.

Se detectaron movimientos de subfacturación e intermediación que evidenciaron entre otros, la razón de las pérdidas de la empresa. Quedó claro que, el señor Murillo fundó una empresa clonando todos los procedimientos e información confidencial, sin autorización alguna y que vendía servicios a través de esta empresa utilizando el certificado y los activos de Aerocalidad Drones S.A.

Ante esta situación, se separó de la organización al señor Murillo. Los eventos se sucedieron de la siguiente manera:

20 de mayo

El señor Murillo en una reunión por la mañana me indica que se va a realizar un vuelo el día 23 de mayo en el estadio Ricardo Saprissa, que va a solicitar el permiso de vuelo por la tarde.

Por la noche se evidencian los actos deshonestos por parte del señor Murillo. ***Ver Anexo 1.***

21 de mayo VIERNES

Se notifica a la jefatura de operaciones de la DGAC acerca del cambio de Jefe Técnico, se anuncia en el puesto al Capitán Randall Montero. Siendo que no tenemos claro quién es el inspector y en claro conocimiento de la cercanía que tiene Rojas con el señor Murillo, se notifica de esta manera para evitar inconvenientes, sin notificarle al señor Rojas. Se utilizan los medios publicados en la página web de la DGAC para enviar el oficio. ***Ver anexo 2.***

22 de mayo SABADO

El señor Rojas, se comunica con mi persona por medio de Watsapp acerca del correo electrónico que envíe esta mañana (sábado), y quiere conversar con mi persona acerca del vuelo del domingo 23 por la noche, (aclaro que el correo lo envié el viernes por la mañana y el señor Rojas no estaba copiado). Yo estaba recopilando información y sin percatarme de que no había razón por la cual el señor Rojas estuviera enterado del correo electrónico, respondo "Estoy coordinando para suspender la operación" acá debo destacar que la ley general de aviación civil determina la continuidad del servicio, y coordinar significaba valorar con el cliente y demás personas la posibilidad de suspender la operación. El me indica que va a cancelar los permisos de vuelo. A lo que respondo que lo hace bajo su responsabilidad, que no estoy solicitando ninguna cancelación y que este tipo de comunicaciones no es apropiada por medio de Whatsapp, solo por correo electrónico.

Ya para ese momento tenía certeza de que: el Dron cumplía con toda la normativa, el piloto estaba con todo al día y el cliente requería el servicio. Pero el inspector en día sábado, fuera de horario de trabajo, decide por su propia voluntad cancelar los permisos de vuelo, ocasionando daño económico a mi representada y cercenando el derecho al trabajo del piloto asignado. Debo dejar claro que el cliente lo perdimos por este evento. ***Ver anexo 3.***

Del párrafo anterior se debe resaltar; Quien le indico al señor Rojas del correo electrónico?, si yo no lo copie, a que correo hace mención el señor Rojas ya que de mi parte no envíe ningún correo el día sábado, cuál era el apuro del señor Rojas en cancelar el permiso de vuelo, el horario del señor Rojas es de 24/7 incluyendo sábados.

A las 19:48 del día sábado 22 de mayo, el señor Rojas envía un correo electrónico indicando que el permiso; "queda cancelado desde este momento debido a que no hay claridad por parte de la empresa acerca de quién o quiénes son las personas que van a realizar dicha operación". El oficio del día 21 de mayo dejó claro quién era el nuevo responsable técnico y nuestras habilitaciones de operación, listan los pilotos aptos para dichas operaciones, a que se refiere con claridad, lo que si está claro es que, el señor Rojas remite en copia al correo electrónico personal del señor Murillo a sabiendas que había sido revelado de sus funciones. ***Ver anexo 4.***

24 de mayo

Se le responde al correo del 22 de mayo, se indica que todo está claro y el compromiso de mi representada de cumplir con las normativas aplicables. ***Ver anexo 5***

25 de mayo

El señor Rojas vía correo electrónico hace preguntas fuera del caso. Aerocalidad Drones simplemente separa al Jefe Técnico, al encontrar actos irregulares y se encuentra investigando si hay más personas involucradas. Evidenciamos que no está claro quién es

nuestro inspector asignado ya que no hemos recibido ninguna notificación formal vía oficio. ***Ver anexo 6.***

1 de junio

Vía correo electrónico, el señor Rojas indica que: por ***"error"*** *se omitió dicha notificación, en otras palabras;*

1. Estaba realizando vigilancia a una empresa que no le había sido formalmente asignada.
2. Sin estar nombrado en la función, emitió permisos y más grave aún, canceló permisos de manera irregular, en día y horario no laboral. Limitando el derecho de mi representada a ejercer sus actividades comerciales y limitando a un colaborador su derecho al trabajo.

En este mismo correo indica los requisitos para el jefe técnico descritos en una circular. Ante semejante desconocimiento normativo por parte del señor Rojas y para evitar entrar en seguidillas de correos nos reservamos el derecho de responder. ***Ver anexo 7.***

Vivimos en un estado de derecho y para evitar el tráfico de influencias y la corrupción, que tanto afectan a nuestro país, existen jerarquías normativas. Al presentar al Capitán Randall Montero como Jefe Técnico, estábamos claros que excede los requisitos del RAC-119, este reglamento está vigente fue firmado por las autoridades con la competencia del caso, jamás una circular firmada por el Director de Aviación Civil puede estar por encima de un reglamento. Es más, por principios básicos de la función pública, un empleado a nivel de un inspector de la DGAC, debe conocer las pirámides de Kelsen, como parte de sus funciones básicas.

Al parecer se está regulando la actividad aeronáutica vía circulares.
Al momento no hemos recibido un oficio formal indicando el reglamento que inhiba al Capitán Montero de ser Jefe Técnico de una empresa de trabajos aéreos bajo el RAC-119.

Entiéndase, un Master en Administración de empresas, con licencia de piloto comercial de aeronaves, con más de 14 000 horas de vuelo, no puede ser Jefe Técnico de una empresa certificada para trabajos aéreos bajo el RAC- 119, en su defecto tenemos que buscar una persona que tiene un certificado de idoneidad emitido por la DGAC, luego de hacer un curso de 40 horas y 10 horas de vuelo de práctica con drones, además de un curso o seminario de 89 horas de manejo de personal.

Así estamos en este país. Aclaró que el capitán Montero ya realizó el curso teórico de piloto de drone.

24 de junio

Al no poder realizar la actividad comercial aprobada en nuestro certificado de explotación, debido a la falta de nombramiento del Jefe Técnico solicitamos vía correo electrónico, el

nombramiento de otra persona que cumplía con los requisitos de la circular que nos indicaron. ***Ver anexo 8.***

Al día de hoy tampoco tenemos el oficio de respuesta para aceptar o rechazar al postulante.

13 de junio

Recibimos una notificación de auditoría de parte del señor Rony Rojas. ***Ver anexo 9***
Que función tiene la auditoría, si:

4. *Al momento no hemos recibido la notificación formal de asignación del inspector ya que según se evidencia el señor Rojas se autonombró como inspector.*
5. *No podemos operar al no contar con un Jefe Técnico.*
6. *A pesar de todas las gestiones de mi representada, no hemos recibido ningún oficio de aceptación o rechazo de las personas propuestas para el puesto de Jefe Técnico.*

12 de julio

Se mantuvo una reunión con el director de Aviación Civil Álvaro Vargas, acudimos yo, Javier Acuña como representante legal de Aerocalidad Drones y mi asesor legal el Abogado y Notario Allan René Flores. Se expuso la situación y se nos indicó que el señor Rojas ya no iba a ser nuestro inspector para evitar problemas. El señor Vargas confirmó que cualquier cambio o nombramiento de inspector debe hacerse vía oficio por la Jefatura. El objeto de dicha reunión era evitar iniciar procesos y gestiones ante otras instancias, lastimosamente no pudo ser así".

V. Petitoria

El denunciante, en su escrito de gestión, solicita a la Administración lo siguiente:

"-Se suspenda la auditoría hasta que se nombre al Jefe Técnico y la persona nombrada tenga al menos un mes de tiempo para tomar el control de la compañía.
- se investigue el actuar del señor Rojas, que a todas luces sale de los procedimientos y normativas vigentes.
- Se remueva al señor Rojas como inspector de cualquiera de mis representadas a saber Aerocalidad, Aerocalidad Drones y Aerojake.
- Se investigue si la empresa cédula jurídica 3101801267 nombre comercial Drone Solutions MT, en proceso de certificación o certificada, utiliza total o parcialmente los procedimientos descritos en el Manual de Operaciones de Aerocalidad Drones y si el inspector Rojas es quien lleva o llevó el proyecto de certificación. Ya que desgraciadamente sospechamos que se utilizaron nuestros documentos en confabulación del inspector de la DGAC, para confeccionar los manuales de la empresa antes mencionada.
- Se tenga en consideración que un familiar cercano del señor Murillo labora para el Departamento de Legal de la DGAC y, esto podría llevar a conflicto de intereses durante las investigaciones.

- Se indemnice económicamente a Aerocalidad Drones por el actuar irregular de la DGAC, al limitar el derecho a realizar las actividades comerciales;
1. Cancelando operaciones de manera irregular,
2. Evitando la continuidad del servicio, al no aceptar de manera efectiva el nombramiento de otro Jefe Técnico.
3. Deteriorando la imagen de la empresa cancelando vuelos de manera arbitraria".

VI. Sobre el análisis de fondo

El denunciante, en el apartado denominado hechos, hace referencia a la situación que supuestamente, bajo la gestión del señor Luis Carlos Murillo, le ha generado perdidas a la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima. Con relación a estas afirmaciones no nos referiremos, porque es una relación laboral entre el denunciante y el señor Luis Carlos Murillo, la cual, no le incumbe a la Dirección General de Aviación Civil.

No obstante, en relación a la designación del inspector principal de la compañía, mediante el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-526-2021 del 9 de marzo de 2021, el señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, le comunicó al señor Ronny Rojas Parajeles su nombramiento como inspector principal de las compañías Aerocalidad Drones sociedad anónima y Aerojake Drones sociedad anónima y, mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1719-2021 del 29 de julio de 2021, el señor Sagrera Peña, en su condición antes citada, le comunicó al denunciante que a partir de esa fecha, el señor Rojas Parajeles dejaba de ser el inspector principal de sus representadas.

El denunciante, en este apartado, hace mención de eventos que supuestamente sucedieron ante la situación presentada con el señor Luis Carlos Murillo y su separación de la compañía. Específicamente, estos eventos tienen relación con la operación que realizaría la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, el 23 de mayo de 2021, en el Estadio Ricardo Saprissa.

Al respecto, tenemos que mediante correo electrónico del 20 de mayo de 2021, el señor Luis Carlos Murillo Trejos, entonces jefe técnico de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, remitió el formulario de Reporte de Operaciones RPAS, para realizar la actividad el 23 de mayo de 2021; por lo cual, mediante correo electrónico de las 11:42 horas del 21 de mayo de 2021, el señor Rojas Parajeles le indicó al señor Murillo Trejos que para realizar esa operación, debería contar con los seguros al día, el permiso de los lugares donde pretendía sobrevolar, llamar a la torre del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, la altura máxima no debería ser mayor de 120 metros, con un radio de 500 metros y el RPAS debería estar con las luces operativas y a la línea de vista en todo momento. Además, le indicó que debería usar un radio escáner de frecuencia aeronáutica, para escuchar la frecuencia 118,6 y, si detectaba una aeronave tripulada en la zona, debería aterrizar de inmediato.

Así las cosas, con el análisis de la documentación presentada por el denunciante, se comprobó que mediante correo electrónico de las 8:57 horas del 21 de mayo de 2021, el señor Acuña Lacayo remitió el oficio número GR 210521-1 JA citado, mediante el cual comunicó al señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, el nombramiento del señor Randall Montero, como jefe técnico de la compañía, en sustitución del señor Luis Carlos Murillo. Igualmente, se tiene certeza que el señor Acuña Lacayo no copio el correo electrónico al señor Rojas Parajeles, ni el señor Sagrera Peña, copió el correo al señor Rojas Parajeles.

No obstante, mediante correo electrónico de las 10:17 horas del 22 de mayo de 2021, el señor Acuña Lacayo le comunicó al señor Rojas Parajeles sobre la sustitución del señor Murillo Trejos y le solicitó se reprogramara la auditoria. Es a partir de este momento que el señor Rojas Parajeles tuvo conocimiento de la sustitución del señor Murillo Trejos como jefe técnico de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima.

En respuesta al correo citado, mediante mensaje de WhatsApp de las 11:45 horas del 22 de mayo de 2021, el señor Rojas Parajeles, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, le indicó al señor Acuña Lacayo lo siguiente: "*...en relación al correo que usted envió esta mañana necesito conversar con usted de la operación de mañana en la noche...* ", por lo cual, el señor Acuña Lacayo respondió *"Estoy coordinando para suspender la operación"*, el señor Rojas Parajeles le indicó *"ok perfecto, por mi parte voy a cancelar los permisos...* ", por último, el señor Acuña Lacayo indicó lo siguiente: " *No pedí suspender los permisos de vuelo, lo haces bajo tu responsabilidad. Por favor me lo envía por correo electrónico este el WhatsApp no es un medio adecuado para este tipo de comunicaciones".*

Si bien lleva la razón el denunciante al indicar que el WhatsApp no es un medio oficial de comunicación de la Dirección General de Aviación Civil, lo manifestado en ese mensaje, por el señor Rojas Parajeles, no roza con los deberes éticos de la función pública, ni compromete el principio de probidad, su conducta no puede ser calificada como una violación a los deberes y responsabilidades que impone el cargo, asimismo, si bien, el día 22 de mayo de 2021, el señor Rojas Parajeles no se encontraba cumpliendo su jornada laboral, existió un motivo razonable para que realizara funciones ese día no laboral, esto por la naturaleza de la actividad que regula la Dirección General de Aviación Civil, también, por haber sido este un caso extraordinario y coordinado con su jefatura.

Es importante indicar que en todo momento, el señor Rojas Parajeles mantuvo informado de sus actuaciones a su jefe inmediato, el señor Erick Sagrera Peña; tal y como lo indicó el señor Sagrera Peña en el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1936-2021 del 27 de agosto de 2021, la decisión de cancelar la operación que se iba a realizar el 23 de mayo de 2021, en el Estadio Ricardo Saprissa, comunicada por el señor Rojas Parajeles, el 22 de mayo de 2021, fue una decisión consensuada entre el señor Rojas Parajeles y la jefatura de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas.

Con respecto al correo enviado por el señor Rojas Parajeles, el 22 de mayo de 2021, este iba dirigido a los señores Luis Carlos Murillo Trejos y Javier Acuña Lacayo, en este correo se les comunicaba la cancelación de la operación que se iba a realizar el 23 de mayo de 2021, si bien, ya en ese momento el señor Murillo Trejos no era el jefe técnico de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, no se denota ninguna mala intención de parte del señor Rojas Parajeles, todo lo contrario, en un acto de transparencia de sus actuaciones copió el correo electrónico a la jefatura de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, así como al señor Alvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil.

El denunciante, también hace referencia a la no aceptación del señor Randall Montero como jefe técnico de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima. En relación al porqué no se aceptó al señor Randall Montero, como Jefe Técnico de la compañía, según el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2092-2021 del 20 de setiembre de 2021, emitido por la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, el señor Montero no cumplía con los requisitos y fue hasta el 19 de agosto de 2021, que realizó la prueba teórica para piloto drone, con resultado satisfactorio.

No obstante, mediante el oficio número AC-RPAS-2021-001 del 23 de junio de 2021, la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima solicitó la evaluación del señor Didier García Alvarez, para el puesto jefe técnico. El oficio tiene el membrete de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, no obstante, el señor Acuña Lacayo firma como representante legal de la compañía Aerojake sociedad anónima.

Asimismo, mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1724-2021 del 30 de julio de 2021, en respuesta al oficio número GR 210722-1 JA citado, la Unidad de Operaciones Aeronáuticas dio respuesta al señor Javier Acuña Lacayo, en calidad de representante legal de la compañía Aerojake sociedad anónima, aceptando al señor Didier García Alvarez, como jefe técnico.

Ante la confusión presentada, mediante el correo electrónico del 29 de septiembre de 2021, el señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, indicó en lo que nos interesa lo siguiente:

> *"le aclaro que por error en el oficio AC-RPAS-2021-001 el señor Javier Acuña firma como representante Legal de Aerojake, cuando la solicitud era para Aerocalidad Drones S.A, por tal motivo yo me confundo y le doy la aceptación temporal al señor Didier García para la compañía Aerojake cuando lo correcto es para "Aerocalidad Drones".*

VII. Sobre las peticiones solicitadas en la presente denuncia.

1) En este apartado el denunciante indica lo siguiente: **"***Se suspenda la auditoria hasta que se nombre al Jefe Técnico y la persona nombrada tenga al menos un mes de tiempo para tomar el control de la compañía".*

Con relación a la solicitud de suspensión de la auditoria, mediante el oficio número DGAC-DSO-OF-2092-2021 citado, del señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, señaló que se programó realizar la auditoria a la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima en octubre de 2021.

2) El denunciante indica lo siguiente: **"**S*e investigue el actuar del señor Rojas, que a todas luces sale de los procedimientos y normativas vigentes".*

Con respecto a la solicitud para que se investigue el actuar del señor Ronny Rojas Parajeles, inspector de Operaciones Aeronáuticas, por considerar que viola los procedimientos y normativas vigentes, le indicamos lo siguiente:

Es importante recordar que, de conformidad con la Ley General de Aviación Civil, la regulación de la aviación civil es ejercida por el Poder Ejecutivo, por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, según la Ley General de Aviación Civil, tienen la competencia para realizar los actos necesarios para el logro y satisfacción de los fines encomendados.

En igual sentido, en sus artículos 18 y 25, este cuerpo normativo establece textualmente lo siguiente:

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

(...)

XIV.- Supervisar e inspeccionar las operaciones aeronáuticas por medio *de sus inspectores, quienes ejercerán la potestad plena* de *examinar y calificar la documentación, disponer la* inspección *y prueba de aeronaves civiles, motores, hélices e* instrumentos, *también instalaciones y servicios aeronáuticos.*

(...).

Artículo 25.- Para efectos de inspección, supervisión y control de la circulación aérea, la Dirección General de Aviación Civil por medio de sus inspectores podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, el aterrizaje o el estacionamiento, asimismo podrá inspeccionar las instalaciones y los servicios aeronáuticos adoptando las medidas necesarias para preservar la seguridad operacional y regularidad de la navegación aérea".

Asimismo, el decreto ejecutivo número 33008 del 2 de enero de 2006, denominado "*Certificados Operativos para Escuelas de Enseñanza Aeronáutica, Trabajos Aéreos, Servicios de Naturaleza Técnica Aeronáutica y Autorizaciones para Operaciones Aéreos Extranjeros (RAC 119)*", en el RAC-119.10 y RAC-119.59, establece textualmente lo siguiente:

"**RAC-119.10 Potestad de inspección y acceso a documentación.**

Para los efectos de la supervisión y vigilancia de las operaciones aéreas, la Dirección General de Aviación Civil efectuará inspecciones o auditorias programadas o aleatorias, para lo cual se requiere que:

a) El operador en sus manuales correspondientes deben establecer las disposiciones necesarias para garantizar que los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil en cualquier momento puedan volar en aeronaves del titular de un certificado operativo, y garantice el acceso y permanencia de dicho personal de inspección en la cabina de vuelo o cabina de pasajeros si aplica, por el tiempo estrictamente necesario para la inspección que se trata. El piloto al mando podrá denegar el acceso a la cabina si conforme a su criterio se pone en peligro la seguridad de la aeronave, caso en el cual debe presentar un informe ante la Dirección General de Aviación Civil, cuando arribe a la base principal de operación.

b) El titular de un certificado operativo procure y facilite a los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil y al personal de investigación de accidentes, el libre acceso a sus instalaciones, a cualquier documento y registro que tenga relación con las operaciones de vuelo o mantenimiento.

c) El piloto al mando de la aeronave presente la documentación que obligatoriamente se debe llevar a bordo, cuando lo solicite un inspector de la Dirección General de Aviación Civil.

RAC-119.59 Conducción de pruebas e inspección

a) *En cualquier momento durante la vigencia de un Certificado Operativo o para la obtención de éstos, la Dirección General de Aviación Civil puede realizar inspección o prueba para determinar si el titular del certificado cumple con la Ley General de Aviación Civil, los reglamentos y demás disposiciones aplicables*

b) El titular del Certificado Operativo debe:

1) Tener una lista actualizada que incluya las personas que conforma la organización y si aplica los nombres por cargos claves de la organización.

2) Permitir que los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil efectúen la prueba, inspecciones y auditorías para determinar el cumplimiento de lo establecido en el párrafo a) de esta Sección.

c) Toda persona empleada por el titular del certificado que tenga la responsabilidad de mantener los registros, debe ponerlos a disposición de la Dirección General de Aviación Civil en todo momento

d) *Si el titular del certificado operativo no lo tiene disponible, así como las habilitaciones y especificaciones de operación, registros, documentos o reportes que la Dirección General de Aviación Civil le haya solicitado y si presentan discrepancias o irregularidades o no conformidades con los reglamentos y demás disposiciones con los que fue certificado, ello justificará la aplicación de una sanción de suspensión o cancelación total o parcial de sus habilitaciones y especificaciones de operación, de conformidad con el procedimiento aplicable".*

La Ley General de la Aviación Civil y el RAC 119 antes citados, contienen disposiciones tendientes a mantener la seguridad de las operaciones aeronáuticas y atribuye competencias a la Dirección General de Aviación Civil, con el objetivo de que la industria aeronáutica se desarrolle en el marco de la seguridad operacional.

Asimismo, con respecto a las operaciones con sistema de aeronave piloteada a distancia (RPAS), la Dirección General de Aviación Civil, con fundamento en las atribuciones y facultades conferidas por los artículos 140, incisos 3) y 18), 146 de la Constitución Política, la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 del 2 de mayo de 1978, y los artículos 2 y 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, con el fin de establecer las normas básicas para la operación con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), para garantizar que la actividad mantenga una seguridad operacional parecida a la actividad de la aviación civil convencional y como así lo ha manifestado la Organización de Aviación Civil Internacional, emitió la Directiva Operacional número DO-001-OPS-RPAS del 13 de febrero de 2017, denominada "*Operaciones con sistema de aeronave piloteada a distancia (RPAS)*".

En el caso concreto, mediante el oficio número DGAC-DSO-OF-526-2021 del 9 de marzo de 2021, el señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, le comunicó al señor Rojas Parajeles que

se le designaba como inspector principal de las compañías Aerocalidad Drones sociedad anónima y Aerojake sociedad anónima, razón por la cual, el denunciante no lleva razón al indicar que el inspector no había sido formalmente asignado como inspector de las compañías.

Ahora bien, con respecto a la actividad que se iba a realizar el 23 de mayo de 2021, en el Estado Ricardo Saprissa, el 20 de mayo de 2021, el señor Luis Carlos Murillo Trejos, entonces jefe técnico de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, remitió el formulario de Reporte de Operaciones RPAS, para realizar la actividad el 23 de mayo de 2021; por lo cual, mediante correo electrónico de las 11:42 del 21 de mayo de 2021, el señor Rojas Parajeles le indicó al señor Murillo Trejos que para realizar esa operación debería contar con los seguros al día, el permiso de los lugares donde pretendía sobrevolar, llamar a la torre del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, además, que la altura máxima no debería ser mayor de 120 metros, con un radio de 500 metros y el RPAS debería estar con las luces operativas y a la línea de vista en todo momento.

Además, el señor Rojas Parajeles le indicó al señor Murillo Trejos que debería usar un radio escáner de frecuencia aeronáutica para escuchar la frecuencia 118,6 y si detectaba una aeronave tripulada en la zona debería aterrizar de inmediato.

Del análisis de la documentación presentada por el denunciante se comprobó que mediante correo electrónico de las 8:57del 21 de mayo de 2021, el señor Javier Acuña Lacayo remitió el oficio número GR 210521-1 JA citado, mediante el cual comunicó al señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, el nombramiento del señor Randall Montero como jefe técnico de la compañía, en sustitución del señor Luis Carlos Murillo Trejos. Igualmente, se tiene certeza que el señor Acuña Lacayo no copió el correo electrónico al señor Rojas Parajeles, tampoco, el señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones, copió el correo al señor Rojas Parajeles.

Además, mediante correo electrónico de las 10:17 horas del 22 de mayo de 2021, el señor Javier Acuña Lacayo le comunicó al señor Rojas Parajeles, la sustitución del señor Murillo Trejos y solicitó se reprogramara la auditoria. Es a partir de este momento que el señor Rojas Parajeles tuvo conocimiento de la sustitución del señor Murillo Trejos, como jefe técnico de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima.

En respuesta al correo antes citado, mediante mensaje de WhatsApp de las 11:45 horas del 22 de mayo de 2021, el señor Ronny Rojas Parajeles, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, le indicó al señor Javier Acuña Lacayo, en lo que interesa, lo siguiente: "*...en relación al correo que usted envió esta mañana necesito conversar con usted de la operación de mañana en la noche...* ", a lo que el señor Acuña Lacayo respondió *"Estoy coordinando para suspender la operación"*, el señor Rojas Parajeles le indicó *"ok perfecto, por mi parte voy a cancelar los permisos...* ", por último, el señor Acuña Lacayo indicó lo siguiente: *"No pedí suspender los permisos de vuelo, lo haces bajo tu responsabilidad. Por favor me lo envía por correo electrónico este el WhatsApp no es un medio adecuado para este tipo de comunicaciones"*.

Si bien lleva la razón el denunciante al indicar que el WhatsApp no es un medio oficial de comunicación de la Dirección General de Aviación Civil, lo manifestado por el señor Rojas Parajeles no roza con los deberes éticos de la función pública, su conducta no puede ser calificada como una violación a los deberes y responsabilidades que impone el cargo, asimismo, si bien el día 22 de mayo de 2021, el señor Rojas Parajeles no se encontraba cumpliendo su jornada laboral, existió un motivo razonable para que realizara funciones ese día no laboral, esto por la naturaleza de la actividad que regula la Dirección General de Aviación Civil y por haber sido este un

caso extraordinario por cuanto la actividad se realizaría un fin de semana y de haberse llevado a cabo en las circunstancias que se pretendía realizar se pondría en riesgo la seguridad operacional.

Es importante indicar que en todo momento el señor Rojas Parajeles mantuvo informado de sus actuaciones a su jefe, el señor Erick Sagrera Peña, además, tal como lo indica el señor Sagrera Peña, en el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1936-2021 del 27 de agosto de 2021, la decisión de cancelar la operación que se iba a realizar el 23 de mayo de 2021, en el Estadio Ricardo Saprissa, comunicada mediante correo electrónico del 22 de mayo de 2021, por el señor Rojas Parajeles al señor Javier Acuña Lacayo, fue una decisión consensuada entre el inspector Rojas Parajeles y la jefatura de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas.

Igualmente, debemos indicar que el correo enviado por el señor Rojas Parajeles el 22 de mayo de 2021, iba dirigido al señor Luis Carlos Murillo y Javier Acuña Lacayo y se les comunicaba la cancelación de la operación que se iba a realizar el 23 de mayo de 2021, si bien ya en ese momento el señor Luis Carlos Murillo no era el Jefe Técnico de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, no se denota ninguna mala intención de parte del Inspector Rojas Parajeles, todo lo contrario en un acto de transparencia de sus actuaciones copio el correo electrónico a la jefatura de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas y al señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil.

3) El denunciante solicita en el presente apartado lo siguiente: **"***Se remueva al señor Rojas como inspector de cualquiera de mis representadas a saber Aerocalidad, Aerocalidad Drones y Aerojake".*

En relación a la petitoria del denunciante de remover al señor Rojas Parajeles como inspector de las compañías Aerocalidad sociedad anónima, y Aerojake sociedad anónima, mediante los oficios números DGAC-DSO-OPS-OF-1719-2021 y DGAC-DSO-OPS-OF-1719-2021 del 29 de julio de 2021, el señor Erick Sagrera, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, le comunicó al señor Javier Acuña de la destitución del señor Rojas Parajeles como inspector principal de las compañías Aerojake Sociedad Anónima y Aerocalidad Drones sociedad anónima y el nombramiento del señor Warner Thames como inspector principal de ambas compañías.

4) Continúa solicitando el denunciante lo siguiente: **"***Se investigue si la empresa cédula jurídica 3101801267 nombre comercial Drone Solutions MT, en proceso de certificación o certificada, utiliza total o parcialmente los procedimientos descritos en el Manual de Operaciones de Aerocalidad Drones y si el inspector Rojas es quien lleva o llevó el proyecto de certificación. Ya que desgraciadamente sospechamos que se utilizaron nuestros documentos en confabulación del inspector de la DGAC, para confeccionar los manuales de la empresa antes mencionada".*

En relación a la solicitado por el denunciante en este apartado, según el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2092-2021 del 20 de setiembre de 2021, suscrito por el señor Erick Sagrera Peña, jefe de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, los servicios que brindan las dos compañías son similares y la regulación les aplica por igual, por lo que todos los manuales tienen similitud y, adicionalmente, en el manual de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima no aparece el nombre de Aerocalidad Drones sociedad anónima.

Es importante indicar que mediante resolución número 006-2022 del 12 de enero de 2022, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima un certificado de explotación para brindar servicios de Trabajos Aéreos, en las modalidades de fotografía aérea, agricultura, levantamiento de plano, observación y patrulla con aeronaves tipo RPAS (sistemas de aeronaves pilotadas a

distancia), además, según el oficio número DGAC-DSO-GCT-OF-088-2021 del 13 de agosto de 2021, emitido por la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, el señor Allen Víquez fue el gerente del proyecto del proceso de certificación técnica.

5) Indica el denunciante que **"***Se tenga en consideración que un familiar cercano del señor Murillo labora para el Departamento de Legal de la DGAC y, esto podría llevar a conflicto de intereses durante las investigaciones*".

En relación a la intervención de la Asesoría Jurídica en la investigación de la presente denuncia, dichas aseveraciones son carente de cualquier criterio objetivo al pretender disuadir a la Asesoría Jurídica de realizar la presente investigación preliminar, dicha actuación sí atentaría contra la probidad y el principio de juez natural; no es correcto que un operador pretenda instruir a Administración de cómo debe realizar su trabajo (incuestionablemente se estaría sesgando la objetividad, la probidad y nuestras competencias de fiscalización).

La inquietud en relación a la posibilidad de que se configure un conflicto de intereses no es válida, en tanto los funcionarios públicos hemos sido investidos con la competencia para ejercer una función pública y estamos obligados a garantizar la prevalencia del interés público sobre cualquier tipo de interés privado, sobre todo, tomando en consideración que el mandato de imparcialidad se encuentra tutelado por el ordenamiento en una posición de la más alta jerarquía, ya que constituye un principio constitucional de la función pública, que es fundamental para lograr la satisfacción de las necesidades de la colectividad a través de conductas objetivas que tiendan a un eficaz, transparente y recto ejercicio de las potestades públicas.

El conflicto de intereses se refiere a una situación potencial, pues es justamente el riesgo para la imparcial y correcta toma de decisiones y actuaciones lo que amerita, como una medida netamente preventiva, eliminar toda posibilidad de que el conflicto llegue a producir una efectiva colisión de intereses en cabeza del funcionario, que le reste libertad u objetividad al momento de intervenir en un determinado asunto público.

No obstante, como profesionales en derecho, los funcionarios de la Asesoría Jurídica conocen claramente y cuentan con los filtros necesarios para disuadir el conflicto de intereses, tal y como lo establece la Ley contra la corrupción y el enriquecimiento ilícito en la función pública, ley número 8422 del 6 de octubre de 2003, y la Ley General de Administración Pública, ley número 6227 del 5 de mayo de 1978, sin embargo, ante cualquier reproche responsable, objetivo y documentado, cualquier administrado puede hacer las denuncias ante esta autoridad y ante el Ministerio Público.
Así las cosas, no existen intereses que justifique la abstención de la Asesoría Jurídica de participar en la presente investigación preliminar, que pueda superponerse al interés público que debe mediar en la toma de decisiones dentro de la función pública.

La abstención es la figura jurídica que trata de garantizar la imparcialidad y objetividad de los procedimientos administrativos y judiciales, según el cual, en determinados casos, las personas intervinientes se deben abstener de actuar en esos procedimientos.

Por lo cual, los funcionarios del Área Técnica y Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil están sometidos al régimen común de impedimentos que alcanza al resto de los funcionarios públicos, por lo que, de conformidad con el numeral 230 de la Ley General de la Administración Pública, dichos funcionarios

deben abstenerse de participar en las investigaciones, procedimientos, inspecciones y decisiones, cuando en ellos se dé alguno de los motivos de abstención enumerados en el artículo 12 del Código Procesal Civil.

Así las cosas, con fundamento en el numeral 234.2 de la Ley General de la Administración Pública, cuando alguno funcionario del Área Técnica de la Dirección General de Aviación Civil considere que le alcanza un motivo de abstención de los previstos en el numeral 12 del Código Procesal Civil, éste debe ponerlo en conocimiento de sus superiores para que éstos resuelvan conforme corresponda.

La Ley General de la Administración Pública establece como motivos de la abstención los siguientes:

> *"Artículo 230.-*
> *1. Serán motivos de abstención los mismos de impedimento y recusación que se establecen en la Ley Orgánica del Poder Judicial y, además, los que resultan del artículo 102 de la Ley de la Administración Financiera de la República.*
> *2. Los motivos de abstención se aplicarán al órgano director, al de la alzada y a las demás autoridades o funcionarios que intervengan auxiliándolos o asesorándolos en el procedimiento.*
> *3. Sin embargo, cuando los motivos concurran en un miembro de un órgano colegiado, la abstención no se hará extensiva a los demás miembros, salvo casos calificados en que éstos la consideren procedente.*
>
> ***Artículo 231.-***
> *1. La autoridad o funcionario director del procedimiento en quien se dé algún motivo de abstención, pondrá razón de ello y remitirá el expediente al superior de la alzada, quien resolverá dentro de tercer día.*
> *2. Si el superior no acogiere la abstención, devolverá el expediente, para que el funcionario continúe conociendo del mismo.*
> *3. Si la abstención fuere declarada procedente, el superior señalará en el mismo acto al funcionario sustituto, que habrá de ser de la misma jerarquía del funcionario inhibido.*
> *4. Si no hubiere funcionario de igual jerarquía al inhibido, el conocimiento corresponderá al superior inmediato.*

Por su parte, el Código Procesal Civil señala lo siguiente:

> ***"Artículo 12.- Causales de impedimento***
>
> *Son causales de impedimento:*
>
> ***1.*** *El interés directo en el resultado del proceso.*
>
> ***2.*** *Ser una de las partes cónyuge, conviviente, ascendiente, descendiente o pariente hasta el tercer grado de consanguinidad, o segundo de afinidad del juez.*

3. El interés directo en el resultado del proceso de cualquiera de los familiares del juez indicados en el inciso anterior. En tribunales colegiados, las causales de los incisos anteriores se extienden a los demás integrantes.

4. Haber sido el juez abogado, tutor, curador, apoderado, representante o administrador de alguna de las partes. Esta causal se extiende al cónyuge, conviviente, ascendiente y descendiente del juez.

5. Ser acreedor, deudor, fiador o fiado, empleado o patrono en relación con alguna de las partes. No hay causal si el nexo es con el Estado o cualquier institución pública. Tampoco, si se diera con una sociedad mercantil, una corporación, una asociación o cualquier otra persona jurídica, cuando el nexo con estas sea irrelevante para demeritar la objetividad del funcionario.

6. Ser el juez o alguno de los parientes indicados en el inciso 2), parte contraria de algunas partes en otro proceso, siempre que este no hubiera sido instaurado con el único propósito de inhabilitarlo.

7. Existir o haber existido, en los dos años precedentes a la iniciación del proceso, un proceso jurisdiccional o administrativo en que figuren como contrarios, respecto de alguna de las partes, el juez o sus parientes indicados en el inciso 2).

8. Deba el juez fallar en grado acerca de una resolución dictada por alguno de los parientes indicados en el inciso 2).

9. Ser o haber sido, en el último año, compañero de oficina o de trabajo de alguna de las partes.

10. Sostener el juez, su cónyuge, ascendiente o descendiente opinión contraria a la de algunas de las partes, en otro proceso de su interés.

11. Ser una de las partes juez o árbitro en otro proceso en que sea parte el juez o los parientes indicados en el inciso anterior.

12. Haberse impuesto al juez alguna corrección disciplinaria, en el mismo proceso, por queja presentada por una de las partes.

13. Haber externado, fuera de sus funciones, opinión a favor o en contra de alguna de las partes. Las opiniones expuestas o los informes rendidos que no se refieran al caso concreto, como aquellas dadas con carácter doctrinario o en virtud de requerimientos de los otros poderes o en otros asuntos de que conozcan o hayan conocido de acuerdo con la ley, no configuran esta casual.

14. Haber sido el juez perito o testigo en el proceso.

15. Haber participado en la decisión del acto objeto del proceso.

16. La existencia de circunstancias que den lugar a dudas justificadas respecto de su imparcialidad u objetividad".

Además, el artículo 21 de la Ley General de Aviación Civil señala textualmente lo siguiente:

"Artículo 21.- Ninguna persona que sea socio de empresas de aviación, o que tenga con ellas algún vínculo, interés o dependencia, podrá ser funcionario o empleado de la Dirección General de Aviación Civil, excepto cuando se trate de asesores temporalmente contratados para trabajos técnicos, para los cuales no cuenta la Dirección con personal capacitado".

Sobre este tema, la Procuraduría General de la República ha indicado:

"(...)

El deber de abstención existe y se impone en la medida en que exista un conflicto de intereses que afecte, en mayor o menor medida, la imparcialidad, la objetividad, la independencia de criterio del funcionario que debe decidir; por ende, comprende también los casos de conflicto u oposición de intereses: ese deber puede derivar de la existencia de una incompatibilidad de situaciones derivadas de la oposición o identidad de intereses. Incompatibilidad que determina la prohibición de participar en la deliberación y decisión de los asuntos en que se manifieste el conflicto o identidad de intereses. Es en ese sentido que se afirma que el deber de abstención se impone aún en ausencia de una expresa disposición escrita.

La independencia del funcionario a la hora de discutir y decidir respecto de un asunto es esencial y esa independencia es lo que funda todo el régimen de abstenciones, recusaciones e impedimentos. Normalmente, se le prohíbe al funcionario participar en actividades o tener intereses que puedan comprometer esa independencia.

(...)

No obstante, la prohibición se manifiesta en el deber de abstención, referido exclusivamente a los asuntos en que tiene interés directo e inmediato el funcionario con poder de decisión.

Es de advertir que el deber de abstenerse se impone en el tanto exista un interés particular y con independencia de que efectivamente se derive un beneficio o perjuicio concreto y directo. Lo que importa es que el interés particular no sólo no prevalezca sobre el interés general, sino también que ese interés particular no influya ni vicie la voluntad del decidor. Recuérdese, al respecto, que el acto administrativo debe constituir una manifestación de voluntad libre y consciente, "dirigida a producir el efecto jurídico deseado para el fin querido por el ordenamiento" (artículo 130.-1 de la Ley General de la Administración Pública). Y la concreción de ese fin puede verse entrabada o imposibilitada por la existencia de circunstancias que afecten la imparcialidad del funcionario que emite el acto administrativo (dictamen número C-245-2005 de 4 de julio de 2005).

Por consiguiente, el incumplimiento de este deber u obligación de abstención es causal de responsabilidad personal de la autoridad o funcionario incurso en cualquiera de las situaciones o supuestos previstos en la ley (artículo 237.1, en relación con los numerales 199 y 211 de la LGAP), y su intervención en el procedimiento implica la invalidez de las actuaciones consiguientes (artículo 237.1 y 2 Ibidem), dependiendo el grado de nulidad de la específica regla de imparcialidad infringida.

En lo atinente al procedimiento administrativo en vía de recurso, de impugnación administrativa o de segundo grado, como también se le conoce, de cierto modo distinto e independiente del que fue seguido para elaborar el acto recurrido, pero que al igual que éste tiene un innegable carácter administrativo, debemos señalar que está sujeto irremediablemente aquél principio de imparcialidad, y por ende, a aquellas normas que lo garanticen, pues los diversos recursos administrativos se plantean ante y se resuelven por la propia Administración. Por ello, en tratándose de recursos administrativos, existe también el deber de abstenerse o bien la posibilidad de recusar al funcionario que hubiera resuelto o intervenido en la decisión del acto que se impugna o incluso aquellos que intervinieron como auxiliares o asesores y que hubieren manifestado previamente opinión, de manera que pudieran prejuzgar sobre la resolución del asunto (artículo 230.2 de la citada Ley General).

De lo expuesto hasta ahora, según advertimos en el pronunciamiento OJ-016-2009 de 12 de febrero de 2009, queda clara la relación que existe entre el deber de abstención y el correcto ejercicio de la función pública, en tanto esa obligación debe ser respetada íntegramente en el ejercicio de las funciones, a fin de que las situaciones o intereses personales del servidor no vicien de ningún modo su voluntad al momento de tomar una decisión en el desempeño de su cargo.

Y este aspecto necesariamente se engarza, a su vez, con el "deber de probidad", que constituye un deber ya no sólo de carácter ético, sino también legal, a la luz del ordenamiento jurídico vigente, toda vez que se encuentra consagrado expresamente en el artículo 3° de la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública (N° 8422 del 6 de octubre del 2004)[14], según el cual, el funcionario público está obligado a orientar su gestión a la satisfacción del interés público, de modo que debe asegurarse que las decisiones que adopte en cumplimiento de sus atribuciones se ajusten a la imparcialidad y a los objetivos propios de la institución en la que se desempeña.

Véase que el propio Reglamento a la Ley Contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública (Decreto ejecutivo 32333), en su ordinal 1, inciso 13), puntos c) y f), refuerza el deber ético y legal de todo servidor público de no intervenir en asuntos en los que él o sus familiares cercanos en el grado allí indicado, tengan un interés directo" (dictamen número C-069-201703 de abril de 2017).

6) En el presente apartado se analiza lo indicado por el denunciante al solicitar lo siguiente:

"Se indemnice económicamente a Aerocalidad Drones por el actuar irregular de la DGAC, al limitar el derecho a realizar las actividades comerciales;

1. Cancelando operaciones de manera irregular,
2. Evitando la continuidad del servicio, al no aceptar de manera efectiva el nombramiento de otro Jefe Técnico.
3. Deteriorando la imagen de la empresa cancelando vuelos de manera arbitraria".

Tal y como se ha expuesto en los aportados anteriores, la Administración no logró acreditar las presuntas irregularidades a las que se refiere el denunciante, ni el denunciante presentó la prueba fehaciente o pertinente de lo denunciado.

Se ha demostrado que la Administración no está obligada a indemnizar económicamente a la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, ya que las actuaciones de sus funcionarios, han sido conforme a las funciones que deben realizar y no han cometido ningún acto irregular al cancelar la operación que pretendía realizar la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, el día 23 de mayo de 2021, en el Estadio Ricardo Saprissa, por el contrario sus actuaciones fueron dirigidas a mantener la seguridad operacional.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Archivar el escrito del 22 de julio de 2021, mediante el cual el señor Javier Acuña Lacayo, en su condición de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, presentó una denuncia por el supuesto actuar irregular del señor Ronny Rojas Parajeles, inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, en contra de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, por cuanto no se evidencia irregularidad alguna, ni indicio de ésta. Más que una imposibilidad material de identificar y documentar las supuestas irregularidades denunciadas, durante la investigación preliminar se logró desacreditar fehacientemente todos los extremos o argumentos de ésta.

2) Comunicar al señor Javier Acuña Lacayo, en su condición de representante legal de la compañía Aerocalidad Drones sociedad anónima, la Auditoría Interna institucional, la Dirección General y a las Unidades de Asesoría Jurídica y Operaciones Aeronáuticas.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N°6

No.0027-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:38 horas del 7 de febrero del dos mil veintidós.

Se conoce el informe de las obligaciones dinerarias de la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable, cédula jurídica número 3-012-657691, con la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor del Contrato de gestión interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

I Resultandos:

Primero: Que la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable (Interjet), cuenta con un certificado de explotación, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 197-2017 del 4 de octubre de 2017, con una vigencia hasta el 4 de octubre de 2032, para brindar el servicio de transporte aéreo internacional, regular de pasajeros, carga y correo, en la ruta México, Distrito Federal- San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante la resolución número 176-2021 del 30 de setiembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó acoger la solicitud de la compañía ABC Aerolíneas Sociedad Anónima de Capital Variable (Interjet) y suspender su certificado de explotación en el período que va del 24 de marzo y hasta el 01 de mayo de 2020.

Tercero: Que la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable se encuentra morosa con la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor del Contrato de gestión interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas, motivo por el cual, mediante el artículo octavo de la sesión ordinaria 93-2020 del 21 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

> *"1) Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a ejecutar la garantía de cumplimiento de la empresa ABC Aerolíneas Sociedad Anónima Capital Variable, cédula jurídica número 3-012-657691, correspondiente al Recibo de garantía número 2019-095 del 06 de noviembre de 2019, por los montos de ¢7,028,898.60, y $120.927,15, que mantiene a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil y se proceda a abonar el monto ejecutado a la deuda.*
>
> *2) Notificar a la empresa ABC Aerolíneas Sociedad Anónima Capital Variable sobre la ejecución de la garantía de cumplimiento y la obligación de cancelar sus deudas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, de lo contrario la Unidad de Recursos Financieros deberá de informar a la Unidad de Asesoría Jurídica para proceder con el cobro judicial".*

Cuarto: Que mediante artículo sétimo de la sesión ordinaria 41-2021 del 2 de junio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó la apertura de un procedimiento administrativo ordinario en contra de la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable, por cuanto la compañía aparentemente no brinda los servicios de transporte aéreo internacional regular desde el 2 de mayo de 2020.

Quinto: Que mediante oficio número FO-FI-21-581 del 15 de julio de 2021, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima le informó a la Asesoría Jurídica lo siguiente:

> *"A partir de junio 2020 y hasta junio 2021, se les ha facturado únicamente el rubro de Oficinas, siendo que la última operación aeronáutica fue el vuelo AIJ1505 de MHLM (HONDURAS) que llego el 01/04/2020 a las 22:04 y salió como AIJ1505 para MMMX (MEXICO) el 02/04/2020 a las 01:33, con la matrícula XAALM.*
>
> *Debido al impago, AERIS notificó a la empresa la terminación de la asignación de espacio el 10 de marzo del 2021, terminación que se hizo efectiva el 10 de mayo de 2021, sin respuesta alguna de la aerolínea.*
>
> *Adicionalmente, hemos tenido conocimiento que los representantes locales de la empresa han renunciado a su cargo, por lo que al momento la empresa no tiene representación local".*

Sexto: Que, según estado de cuenta del 11 de enero de 2022, emitido por la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable adeuda la suma de $331,422.74.

AERIS COSTA RICA
CERTIFICADO ISO 9001 2015

Estado de cuenta

Por cuenta del
CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL (CETAC)

Cliente ABC AEROLINEAS SOCIEDAD ANONIMA

Notas:
* ...os intereses son calculados a la fecha indicada.
* ...a tasa utilizada para los calculo de los intereses moratorios es del 2.5% mensual

Total Adeudado US$ **331,422.74**

January 11, 2022

Factura	Mes de Factura	Fecha de Vencimiento	Dias de Vencimiento	Intereses moratorios	SALDO
00200001010000002847	31/01/2020	08/02/2020	703	277.99	474.52
CUAC-TAP INTERJET	31/01/2020	08/02/2020	703	-	40,274.82
CUAC-TAP INTERJET	15/02/2020	23/02/2020	688	-	40,339.24
00200001010000003219	29/02/2020	08/03/2020	674	723.35	1,287.87
00200001010000003220	29/02/2020	08/03/2020	674	8,470.25	15,080.57
00200001010000003221	29/02/2020	08/03/2020	674	-	2,234.89
00200001010000003222	29/02/2020	08/03/2020	674	5,333.24	9,495.39
00200001010000003223	29/02/2020	08/03/2020	674	13,222.42	23,541.40
CUAC-TAP INTERJET	29/02/2020	08/03/2020	674	-	41,372.20
CUAC-TAP INTERJET	15/03/2020	23/03/2020	659	-	16,218.16
00200001010000003691	31/05/2020	08/06/2020	582	5,342.78	11,016.05
00200001010000003692	31/05/2020	08/06/2020	582	-	2,629.94
00200001010000003693	31/05/2020	08/06/2020	582	7,013.83	14,461.50
00200001010000003694	31/05/2020	08/06/2020	582	107.61	221.88
00200001010000004107	31/05/2020	08/06/2020	582	624.62	1,287.87
00200001010000003972	31/05/2020	08/06/2020	582	4,125.04	8,505.23
00200001010000003973	31/05/2020	08/06/2020	582	624.62	1,287.87
00200001010000003974	31/05/2020	08/06/2020	582	624.62	1,287.87
CUAC-TAP INTERJET	31/05/2020	08/06/2020	582	-	13,977.24
00200001010000004156	30/06/2020	08/07/2020	552	592.42	1,287.87
00200001010000004334	30/07/2020	07/08/2020	522	569.22	1,287.87
00200001010000004542	27/08/2020	04/09/2020	494	530.17	1,287.87
00200001010000004736	30/09/2020	08/10/2020	460	493.68	1,287.87
00200001010000004847	29/10/2020	06/11/2020	431	462.56	1,287.87
00200001010000005334	30/11/2020	08/12/2020	399	428.22	1,287.87
00200001010000005658	31/12/2020	08/01/2021	368	394.95	1,287.87
00200001010000005964	31/01/2021	08/02/2021	337	361.68	1,287.87
00200001010000006163	28/02/2021	08/03/2021	309	331.63	1,287.87
00200001010000006475	30/03/2021	29/04/2021	257	275.82	1,287.87
00200001010000006727	30/04/2021	30/05/2021	226	242.55	1,287.87
00200001010000007170	31/05/2021	30/06/2021	195	209.28	1,287.87
00200001010000007612	30/06/2021	30/07/2021	165	57.15	415.63
00200001010000008358	30/06/2021	30/07/2021	0	-	(872.51)
				51,430.69	**279,992.05**

Sétimo: Que mediante los oficios números FI-20-077 del 20 de mayo de 2020, FI-20-098 del 01 de junio de 2020, GO-FI-20-486 del 11 de junio de 2020, FI-20-112 del 08 de julio de 2020, FI-02-149 del 23 de julio de 2020, FI-21-187 del 11 de marzo de 2021, FI-21-198 del 08 de abril de 2021, FI-21-210 del 13 de mayo de 2021, FI-21-220 del 21 de mayo de 2021, FI-21-246 del 14 de julio de 2021, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima realizó múltiples intimaciones de cobro a la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable. Asimismo, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0847-2021 del 2 de julio de 2021, la Asesoría Jurídica realizó una prevención de pago, sin que la compañía realizara el pago de las facturas pendientes.

Octavo: Que mediante el oficio número GO-FI-21-721 del 26 de agosto de 2021, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima informó que a la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable no se le otorgó ningún beneficio de pago de los que otorgó el Consejo Técnico de Aviación, mediante el artículo sexto de la sesión ordinaria 32-2020 del 6 de mayo de 2020, debido a que el operador debía encontrarse al día con sus obligaciones con la Dirección General de Aviación Civil hasta el mes de febrero de 2020.

II. Considerando:

a) Sobre la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable.

La compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable (Interjet) se encuentra inscrita en Costa Rica, bajo la cédula jurídica número 3-012-657691, la cual se encuentra domiciliada en México, inscrita en el Registro Público de Comercio de México, Distrito Federal, en el folio mercantil número 330070, cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 197-2017 del 4 de octubre de 2017, con una vigencia hasta el 4 de octubre de 2032, para brindar el servicio de transporte aéreo internacional, regular de pasajeros, carga y correo, en la ruta México, Distrito Federal- San José, Costa Rica y viceversa.

Mediante la resolución número 176-2021 del 30 de setiembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó aprobar la solicitud de la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable (Interjet) y suspender su certificado de explotación del 24 de marzo y hasta el 01 de mayo de 2020.

Siendo que la compañía no reanudó operaciones en la fecha prevista, ni tampoco solicitó ampliar el plazo de la suspensión del certificado de explotación, mediante el artículo sétimo de la sesión ordinaria 41-2021 del 2 de junio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó iniciar un procedimiento administrativo por el aparente incumplimiento por parte de la compañía, el cual aún no ha concluido.

Asimismo, mediante documento de fecha 12 de mayo de 2021, el señor Javier Escalante Madrigal, quien fungía como apoderado generalísimo de la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable (Interjet), informó a la Dirección General de Aviación Civil y al Consejo Técnico de Aviación Civil que desde el 26 de febrero de 2021, renunció a los poderes y representación que ostentaba a nombre de esa compañía, las cuales se encontraban inscritas en el Registro Nacional, bajo las citas número 2012-144651-1-2 y 2012-334251-1-1, quedando la compañía aparentemente sin representación en Costa Rica.

Es de conocimiento público que la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable se encuentra en proceso complejo en México, por temas financieros y fiscales. En las noticias internacionales se observa que la compañía no ha retomado sus operaciones comerciales en apariencia desde el mes de diciembre de 2020.

De acuerdo con los medios internacionales, la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable se encuentra en un proceso para reactivar sus vuelos, el cual es a todas luces incierto, según se desprende de estas fuentes.

Tal situación ha tenido una repercusión en Costa Rica, por cuanto, según lo informó la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, mediante el oficio número GO-FI-21-581 del 15 de julio de 2021, la última operación aeronáutica fue el vuelo AIJ1505, mismo que llegó el 01 de abril de 2020 y salió hacia México el 2 de abril de 2020.

b) Sobre la deuda que mantiene la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable con la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor del Contrato de gestión interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

La compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima capital variable se encuentra morosa con la compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, gestor del Contrato de gestión interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas desde el año 2020, motivo por el cual, mediante el artículo octavo de la sesión ordinaria 93-2020 del 21 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

> *"1) Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a ejecutar la garantía de cumplimiento de la empresa ABC Aerolíneas Sociedad Anónima Capital Variable, cédula jurídica número 3-012-657691, correspondiente al Recibo de garantía número 2019-095 del 06 de noviembre de 2019, por los montos de ¢7,028,898.60, y $120.927,15, que mantiene a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil y se proceda a abonar el monto ejecutado a la deuda.*
>
> *2) Notificar a la empresa ABC Aerolíneas Sociedad Anónima Capital Variable sobre la ejecución de la garantía de cumplimiento y la obligación de cancelar sus deudas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, de lo contrario la Unidad de Recursos Financieros deberá de informar a la Unidad de Asesoría Jurídica para proceder con el cobro judicial".*

Según informó la compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, mediante el oficio número GO-FI-21-581 del 15 de julio de 2021, del pago recibido por ¢7,014,473.60 (equivalente a $12,233.98) se aplicó a la tarifa CUAC-TAP IIQ ENE-20, quedando con un saldo de $40,274.82 y del pago recibido por $120,927.15 se canceló la tarifa CUAC-TAP IQ ENE-21, las facturas número 2844, 2845, 2846, 6161 y abonó $28,532.18 a la factura número 2847 quedando con un saldo de $474.52.

A partir de junio de 2020 y hasta mayo de 2021, se les ha facturado únicamente el rubro de oficina, siendo que la última operación aeronáutica fue el vuelo AIJ1505 que llegó el 01 de abril de 2020 y salió hacia México el 2 de abril de 2020; asimismo, debido a la morosidad, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima notificó a la empresa la terminación de la asignación de espacio el 10 de marzo de 2021, terminación que se hizo efectiva el 10 de mayo de 2021, sin respuesta por parte de la aerolínea, es decir, desde el mes de mayo de 2021 ya no se le han efectuado más facturas.

Asimismo, siendo que la compañía ya no opera y no cuenta con representantes, una vez ejecutada la garantía, la misma no fue renovada, por lo que ya no se cuenta con una garantía que se pueda ejecutar para cancelar las facturas adeudadas que según el estado de cuenta emitido por la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, el día 11 de enero de 2021, es por un monto de $331,422.74.

Pese a lo anterior, mediante los oficios números FI-20-077 del 20 de mayo de 2020, FI-20-098 del 01 de junio de 2020, GO-FI-20-486 del 11 de junio de 2020, FI-20-112 del 8 de julio de 2020, FI-02-149 del 23 de julio de 2020, FI-21-187 del 11 de marzo de 2021, FI-21-198 del 08 de abril de 2021, FI-21-210 del 13 de mayo de 2021, FI-21-220 del 21 de mayo de 2021, FI-21-246 del 14 de julio de 2021, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima realizó múltiples intimaciones de cobro a la compañía ABC Aerolíneas Sociedad Anónima de Capital Variable. Asimismo, la Asesoría Jurídica realizó una prevención de pago mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0847-2021 del 2 de julio de 2021, sin que la compañía se apersonara a cumplir con su obligación dineraria.

Por otra parte, mediante el artículo sexto de la sesión ordinaria 32-2020 del 6 de mayo de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó un plan de mitigación económica para los operadores aéreos en los aeropuertos internacionales del país, aplicable para el periodo en que se mantuvieron cerradas las fronteras producto de la pandemia ocasionada por el virus SARS COV 2 o Covid-19. Se le consultó al Gestor si a la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima se le otorgó alguno de los beneficios, sin embargo, se indicó que uno de los requisitos era encontrarse al día con las obligaciones dinerarias hasta el mes de febrero de 2020 y la compañía se encontraba morosa.

c) Sobre la posibilidad de recuperar los montos adeudados por la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable.

Tal y como se ha indicado, tanto el Gestor como la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, han realizado todos los esfuerzos para que la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable, cancele las facturas que dejó pendientes de pago antes de suspender las operaciones aéreas en el país. Sin embargo, ha sido imposible la recuperación de la deuda, mediante el cobro administrativo.

Por este motivo, se procedió a analizar la posibilidad de presentar un cobro judicial de conformidad con la ley número 9342 del 3 de febrero de 2016, denominada *"Código Procesal Civil"*, la cual entró en vigor el 8 de octubre de 2018. El artículo 35 de esta norma, establece los requisitos que debe cumplir una demanda de cobro judicial:

> *"Artículo 35.- Demanda*
>
> ***35.1 Forma y contenido de la demanda.*** *La demanda deberá presentarse por escrito y obligatoriamente contendrá:*
>
> ***1.*** *La designación del órgano destinatario, el tipo y la materia jurídica del proceso planteado.*
>
> ***2.*** *El nombre, las calidades, el número del documento de identificación, el domicilio exacto de las partes y cualquier otra información que sea necesaria. Cuando la parte sea una persona física, se indicará el sitio exacto de residencia.*

3. Narración precisa de los hechos, expuestos uno por uno, numerados y bien especificados. Deberán redactarse ordenadamente, con claridad, precisión y de forma cronológica, en la medida de lo posible.

4. Cuando se reclamen daños y perjuicios, la indicación de forma separada de su causa, descripción y estimación de cada uno.

5. El fundamento jurídico de las pretensiones.

6. El ofrecimiento detallado y ordenado de todos los medios de prueba. Si se propusiera prueba testimonial, se deberá indicar, sin interrogatorio formal, los hechos sobre los cuales declarará el testigo.

En la pericial indicará los temas concretos de la pericia y la especialidad del experto. Cuando la prueba conste en un registro público, con acceso por medios informáticos, la parte interesada en esta prueba señalará la forma de identificarla en el registro, para que el juez que deba recibirla pueda acceder a ella en el momento en que la necesite y poner las constancias respectivas en la tramitación del proceso.

7. La formulación clara, precisa e individualizada de las pretensiones. Las pretensiones formuladas subsidiariamente, para el caso de desestimación de las principales, se harán constar por su orden y separadamente.

8. La estimación justificada de la demanda en moneda nacional.

Cuando existan pretensiones en moneda extranjera se usará el tipo de cambio respectivo al momento de su presentación, sin perjuicio de que en sentencia se pueda conceder lo pedido en la moneda solicitada.

9. El nombre del abogado responsable de la dirección del proceso y el de los suplentes.

10. El señalamiento de medio para recibir las comunicaciones futuras.

11. La firma de la parte o de su representante.

***35.4 Demanda defectuosa.** Si la demanda no cumple los requisitos legales, el tribunal los puntualizará todos de una vez y ordenará su corrección en el plazo de cinco días. Si la prevención no se cumple, se declarará la inadmisibilidad de la demanda y se ordenará su archivo. No obstante, por única vez, se podrá hacer una segunda prevención en casos excepcionales, cuando sea evidente la intención de la parte de subsanar los defectos señalados.*

El demandado, dentro del emplazamiento, podrá pedir que se corrijan los defectos de la demanda o se subsane cualquier vicio de capacidad o representación de la parte actora. La petición deberá ser resuelta de inmediato. Si la corrección implica cambios sustanciales en la

demanda se conferirá un nuevo emplazamiento, el cual se notificará donde la parte haya señalado".

Del análisis del artículo antes citado, hay pocas posibilidades de recuperar la deuda por cuanto el señor Javier Escalante Madrigal, , renunció como apoderado generalísimo en Costa Rica de la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima, asimismo, la compañía no cuenta con bienes muebles ni inmuebles que permitan asegurar la recuperación del monto adeudado. Sin embargo, en aras de procurar la recuperación del monto adeudado, la única alternativa es iniciando el proceso monitorio.

d) Sobre el fondo del asunto

La compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable le adeuda al Consejo Técnico de Aviación Civil, la suma de $331,422.74, correspondiente a capital más intereses al 11 de enero de 2022, esta deuda corresponde a facturación emitida por el Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, producto de la operación de servicios aeroportuarios entre los meses de enero de 2020 a mayo de 2021.

Cabe destacar que las facturas emitidas desde el mes de junio de 2020 y hasta mayo de 2021, corresponde únicamente a uso de oficina en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, esto pese a que la última operación aeronáutica que realizó la compañía fue en abril de 2020.

A la Asesoría Jurídica no le queda claro por qué motivo, si es de conocimiento de la gran mayoría, que la compañía se encuentra con problemas financieros desde hace varios meses, se le mantuvo el espacio y fue hasta el mes de mayo de 2021, más de un año después, que se da por terminado el contrato por el uso del espacio en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Ahora nos encontramos con una deuda que ronda los $331,422.74, cuyos intereses aumentan diariamente, con casi nulas posibilidades de recuperarla por cuanto la compañía no se encuentra prestando servicios aeronáuticos en Costa Rica, no cuenta con bienes embargables, ni representante; situación que dificulta el inicio de un proceso de cobro judicial.

Sin embargo, tampoco se considera viable declarar la incobrabilidad de la deuda, por cuanto es un monto sumamente elevado y se espera que en algún momento cercano la compañía resuelva su situación financiera en su casa matriz y pueda regresar a brindar los servicios aeronáuticos en el país, como lo han realizado otras compañías que se han sometido a procesos de quiebra y logran continuar prestando los servicios aéreos.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas:

4. Se solicita al Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría que proceda a revisar si hay compañías en el Aeropuerto que no estén brindando servicios aeronáuticos y se les continúa cobrando por un espacio que no están utilizando, tal y como en el presente caso de la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable

5. Se le solicita a la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, Gestor del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, que remita mensualmente al Órgano Fiscalizador el listado de las empresas morosas, junto con las intimaciones de cobro; esto con el fin de actuar de manera más expedita evitando que los montos adeudados sean muy altos y que se dificulte la recuperación de los mismo.
6. Que siendo que hubo una imposibilidad de recuperar los montos adeudados por la compañía ABC Aerolíneas sociedad anónima de capital variable en vía administrativa, se instruye a la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil para que proceda a presentar el cobro judicial con el fin de que sea notificado el proceso al señor Javier Escalante Madrigal quién ostentaba la condición de apoderado generalísimo de la compañía, esto con el fin de agotar la vía judicial.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 09-2022

.Anexo N°7

No.0028-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 21:35 horas del 7 de febrero de dos mil veintidós.

Se conoce la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima, con el objetivo de brindar los servicios bajo la modalidad de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica- Orlando, Florida, Estados Unidos de América (MCO-LIR-MCO), efectivo a partir del 7 de noviembre de 2021.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 156-2021 del 12 de octubre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Frontier Airlines Inc. un certificado de explotación para brindar los servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros carga y correo, en las rutas: Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa. Dicho certificado fue otorgado con una vigencia de 5 años contados a partir de su aprobación.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2151-2021 del 21 de setiembre de 2021, la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima de Frontier Airlines Inc., solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la ampliación al certificado de explotación para brindar los servicios bajo la modalidad de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica- Orlando, Florida, Estados Unidos de América. (MCO-LIR-MCO), efectivo a partir del 11 de noviembre de 2021.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-0169-2021 del 18 de octubre de 2021, el señor Roy Vázquez Vázquez, jefe de la unidad de AVSEC/FAL, en lo que interesa, indicó lo siguiente:

> *"Buenos días, referencia al oficio DGAC-AJ-OF-1198-2021, el criterio técnico por parte de la Unidad AVSEC/FAL, manifiesta que el programa de seguridad de la aviación civil, de la empresa FRONTIER AIRLINES, vence el 13 octubre de 2023, de acuerdo con la carta de aprobación AVSEC-025-2021, por lo anterior, cumple con el proceso de ampliación del certificado de explotación CEX, para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta.*
>
> *a. Orlando, Florida, Estados Unidos de América - Liberia, Guanacaste, Costa Rica y viceversa,*
>
> *Esta Unidad no tiene inconveniente en que se eleve a audiencia pública la solicitud de la ampliación del certificado de explotación CEX y otorgar a la empresa FRONTIER AIRLINES, un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión".*

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU2435-2021-E del 22 de octubre de 2021, la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima de Frontier Airlines Inc., solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil que el permiso provisional para operar la ruta MCO-LIR-MCO sea otorgado a partir del 7 de noviembre de 2021 y no del 11 de noviembre de 2021, como se solicitó inicialmente.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0803-2021 del 25 de octubre de 2021, los señores Elmer Hernández Chaves y Ramón Mora Goldoni, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa, indicaron lo siguiente:

> *"En referencia a la solicitud de la compañía Frontier Airlines, la Unidad de Aeronavegabilidad se permite manifestar que no tiene objeción técnica para lo siguiente:*
>
> *1. La ampliación de su Certificado de Explotación para operar la Ruta*
>
> *Orlando, Florida. U.S.A. KMCO – Liberia, Guanacaste. Costa Rica MRLB – Orlando, Florida. U.S.A. KMCO.*
>
> *2. La extensión de un Permiso Provisional para la operación de dicha ruta".*

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-168-2021 del 25 de octubre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

> *"Con base en el análisis realizado, a lo establecido en la Ley General de Aviación Civil, el Reglamento para el Otorgamiento de Certificados de Explotación, Decreto Ejecutivo N°.37972-MOPT y una vez que el solicitante cumpla con las formalidades exigidas, demuestre satisfactoriamente la capacidad técnica para la prestación del servicio y cumpla con los requerimientos legales establecidos, SE RECOMIENDA:*
>
> ***1)** Otorgar a la compañía Frontier Airlines, la ampliación del certificado de explotación bajo las siguientes características:*
>
> - ***Tipo de servicio:** Servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.*
> - ***Ruta**: Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica y regreso.*
> - ***Derechos de Tráfico:** Derechos de tercera y cuarta libertad del aire.*
> - ***Frecuencia:** Dos días a la semana, no obstante no existe límite en la cantidad de frecuencias según el bilateral con Estados Unidos.*
> - ***Aeropuertos por utilizar:** Aeropuerto Daniel Oduber en Liberia Costa Rica, La empresa especifica que va a requerir la utilización de Aeropuertos alternos como los son:*

Managua (MGA), San Salvador (SAL) y Panamá (PTY), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO)

- ***Equipo de vuelo:*** *Equipo A320 y A321 o el que esté debidamente incorporado en las especificaciones de operación de Costa Rica.*

- ***Vigencia:*** *Por un plazo de cinco años, en virtud de ser una compañía nueva en la modalidad de vuelos regulares en Costa Rica, según la gestión que actualmente en proceso."*

Séptimo: Que mediante artículo decimo de la sesión ordinaria 84-2021 del 3 de noviembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

"1. *Elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima, para brindar los servicios bajo la modalidad de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica- Orlando, Florida, Estados Unidos de América (MCO-LIR-MCO).*

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la ampliación al certificado de explotación, conceder a la compañía Frontier Airlines Inc. un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir 7 de noviembre de 2021, con el fin de que pueda operar la ruta referida."

Octavo: Que en La Gaceta número 246 del 22 de diciembre de 2021, se publicó el aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc.

Noveno: Que la audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc. se celebró a las 10:00 horas del 27 de enero de 2022, sin que se presentaran oposiciones.

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

Considerando

I. Sobre los hechos

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc., con el objetivo de brindar los servicios bajo la modalidad de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica- Orlando, Florida, Estados Unidos de América. (MCO-LIR-MCO)

1. Que la compañía cuenta con el certificado de operador aéreo número F3A008Y, expedido por la Autoridad Aeronáuticas de los Estados Unidos de América y en el cual consta que dicha compañía ha cumplido con la Ley Federal de Aviación de los Estados Unidos de América y se encuentra autorizada a operar como transportista aéreo de conformidad con dicha ley.

Asimismo, mediante resolución número 156-2021 del 12 de octubre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Frontier Airlines Inc. un certificado de explotación para brindar los servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros carga y correo, en las rutas: Miami, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa.

2. Que la solicitud de certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc. se rige por lo establecido en el Acuerdo de Transporte Aéreo, suscrito entre los Gobiernos de Costa Rica y los Estados Unidos de América, ley número 7857 del 22 de diciembre de 1998.

Adicionalmente, se acata de manera supletoria la normativa contenida en la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo del 1973 y sus reformas.

En este sentido, el inciso l) del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil prescribe que es una atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, aviación agrícola, talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, 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.

En esta misma línea de ideas, el numeral 144 de la Ley General de Aviación Civil reza en lo que nos ocupa:

> *"Artículo 144.-*
> *El certificado operativo tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de control, la supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación".*

En este sentido, el artículo 172 de la Ley General de Aviación Civil dispone lo siguiente:

> *"Artículo 172.-Los certificados que el Consejo Técnico de Aviación Civil extienda para la expedición de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados o*

convenios que sobre Aviación Civil hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica.

El otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad y a las disposiciones del reglamento respectivo".

Asimismo, el artículo 175 de la Ley General de Aviación Civil señala lo siguiente:

"Todo servicio regular de transporte público, local o internacional, deberá prestarse con sujeción a itinerarios, frecuencias de vuelo, horarios y tarifas autorizadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil".

3. 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 para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y demás convenios internacionales de aviación civil, se determinó que la compañía Frontier Airlines Inc. cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la ampliación al certificado de explotación para brindar los servicios bajo la modalidad de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica- Orlando, Florida, Estados Unidos de América (MCO-LIR-MCO).

4. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc. se celebró a las 10:00 horas del 27 de enero de 2022, sin que se presentaran oposiciones.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamentos en los hechos y citas de ley anteriormente descrito y habiendo cumplido la compañía Frontier Airlines Inc. con los requisitos técnicos y legales, la Unidad de Asesoría Jurídica recomienda:

1. Otorgar a la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima ampliación al certificado de explotación, bajo los siguientes términos:

Servicios a brindar: Servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.

Ruta: Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica y regreso.

Derechos de Tráfico: Derechos de tercera y cuarta libertad del aire.

Frecuencia: Dos días a la semana, no obstante, no existe límite en la cantidad de frecuencias según el bilateral con Estados Unidos.

Aeropuertos por utilizar: Aeropuerto Daniel Oduber en Liberia Costa Rica, La empresa especifica que va a requerir la utilización de Aeropuertos alternos como los son: Managua (MGA), San Salvador (SAL) y Panamá (PTY), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO).

Equipo de vuelo: Equipo A320 y A321 o el que esté debidamente incorporado en las especificaciones de operación de Costa Rica.

2. Vigencia: Otorgar la ampliación por el mismo plazo concedido en el certificado de explotación otorgado mediante resolución número 156-2021 del 12 de octubre de 2021, con una vigencia hasta el 12 de octubre de 2026.

3. Los demás términos de la ampliación se mantienen igual a los indicados en la resolución número 156-2021 del 12 de octubre de 2021.

4. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación

5. Notifíquese el presente acuerdo a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Frontier Airlines Inc., en las oficinas de Nassar Abogados en Oficentro Torres del Campo, Torre I, segunda planta, frente al Centro Comercial El Pueblo, Barrio Tournón, San Francisco de Goicoechea; al fax número 2258-3180 o bien a la dirección de correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el Diario Oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Aeronavegabilidad.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil