ACTA No. 91-2021

Acta de la sesión ordinaria No.91-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 06 de diciembre del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Alvarado 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.

El señor Olman Elizondo Morales procede a dar lectura de los siguientes documentos:

Primero: Se conoce el acuerdo No.705-P de la Presidencia de la República, en el que se establece lo siguiente:

ACUERDO N° 705-P

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Con fundamento en las facultades que le confiere los artículos 130, 139 inciso 1 y 141 de la Constitución Política.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que el Consejo de Gobierno, mediante acuerdo tomado en el artículo cuatro de la Sesión Ordinaria número 193-2021, celebrada el día treinta de noviembre de dos mil veintiuno, conoció la renuncia presentada por el señor señor Gustavo Segura Sancho, cédula de identidad número 1-854-017, al cargo de Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Turismo, la que hará efectiva a partir del día primero de diciembre de dos mil veintiuno.

SEGUNDO: Que el Consejo de Gobierno, mediante acuerdo tomado en el artículo cinco de la Sesión Ordinaria número 193-2021, celebrada el día treinta de noviembre de dos mil veintiuno, nombró al señor Gustavo Adolfo Alvarado Chaves, cédula de identidad número 109380314, como Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Turismo (ICT).

ACUERDA:

Artículo Primero: Otorgar el rango de Ministro de Turismo al Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), señor Gustavo Adolfo Alvarado Chaves, cédula de identidad número 109380314.

Artículo Segundo: Rige a partir del primero de diciembre de dos mil veintiuno.

Dado en San José a los treinta días del mes de noviembre de dos mil veintiuno.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 91-2021

Segundo: Se conoce oficio DM-581-2021, del 03 de diciembre del 2021 suscrito por el señor Gustavo Alvarado Chaves, ministro de Turismo, en el que informa que él será quien participe en las próximas sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil.

El señor Olman Elizondo Morales le da la bienvenida al señor Gustavo Alvarado Chaves, ministro de Turismo.

UNA VEZ CONSTITUIDO EL ÓRGANO COLEGIADO, SE PROCEDE A INICIAR LA SESIÓN.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 91-2021, la cual se adjunta como anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.91-2021.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 89-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 22 de noviembre del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 89-2021, del 22 de noviembre del 2021.

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

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 90-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 24 de noviembre del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 90-2021, del 24 de noviembre del 2021.

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

IV.- ÓRGANO FISCALIZADOR

Al ser las 17:20 ingresa a la sesión, de forma virtual, la señora Sofía García Romero, directora del CETAC.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 91-2021

Al ser las 17:21 ingresan a la sesión, de forma virtual, los señores Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas y Roy Solís Cruz, del Órgano Fiscalizador.

Al ser las 17:26 ingresa a la sesión el señor Claudio Donato Monge, asesor jurídico externo; así como la señora Jill Jamieson, asesora del Contrato de Gestión Interesada.

Al ser las 17:35 se retira de la sesión el señor Gustavo Alvarado Chaves.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0760-2021, del 18 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la afectación de los servicios aeroportuarios, por el congestionamiento de pasajeros, durante los procesos de inspección y control que realizan autoridades de Migración, Policía, Aduanas y el MAG, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría -AIJS.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0760-2021, del Órgano Fiscalizador

Enviar atenta excitativa al ministro de Obras Públicas y Transportes, al ministro de Seguridad Pública, al ministro de Agricultura y Ganadería, al ministro de Hacienda, al ministro de Salud y al ministro de Turismo, para que se incorpore como un tema de la agenda en el Consejo de Gobierno, para tratar de obtener los recursos económicos que solucionen los problemas que enfrentan los procesos de Migración, Policía Aeroportuaria, Aduanas y del MAG en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Al ser las 17:42 se reincorpora a la sesión el señor Gustavo Alvarado Chaves.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0777-2021, del 26 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con el cálculo del desequilibrio del Contrato de Gestión Interesada, producto del COVID 19.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0777-2021, del Órgano Fiscalizador

1. Aprobar el informe del Órgano Fiscalizador emitido mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0777-2021, referente al cálculo del desequilibrio provocado por el COVID-19 en el Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", por el valor presente de $109.31 millones de dólares.

2. Trasladar el informe CETAC-OFGI-FG-OF-0777-2021 a Aeris Holding Costa Rica para su consideración, y respuesta correspondiente.

3. En caso de que Aeris Holding Costa Rica acepte el monto del desequilibrio calculado por la Administración, se solicita al Gestor, de conformidad con la cláusula 18.5 del CGI, proponer la(s) medida(s) correctiva(s), que considere más conveniente(s) para el restablecimiento del equilibrio financiero del contrato, considerando una valoración, por parte del Gestor Interesado, si la propuesta para el reajuste del desequilibrio está condicionada al refinanciamiento de la deuda del Gestor con sus acreedores. ACUERDO FIRME.

Al ser las 18:32 se retiran de la sesión la señora Jill Jamieson y el señor Claudio Donato Monge.

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0763-2021, del 22 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la contratación de "Servicios de Consultoría Externa Especializada en el Ámbito Legal".

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0763-2021, del Órgano Fiscalizador

1. Autorizar al Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada para que, de conformidad con el procedimiento de contratación de consultores por medio del Fondo de Fiscalización y dentro del marco de negociación de ampliación del Contrato de Gestión Interesada, proceda a gestionar ante el fideicomiso del Banco de Costa Rica la contratación denominada: "Servicios de Consultoría Externa Especializada en el Ámbito Legal (consumo según demanda) para el Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

2. El plazo de la contratación es por un período de cuatro (04) meses.

3. Instruir al Banco de Costa Rica, en su carácter de fiduciario, para que proceda con el trámite respectivo de conformidad con el procedimiento por medio del fondo de fiscalización, para la contratación de servicios de consultoría externa especializada en el ámbito jurídico (consumo según demanda, horas consultoras, según "Arancel de honorarios por servicios profesionales de abogacía y notariado) para el Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO SÉTIMO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0769-2021, del 23 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con el documento presentado por Peter Cerdá, vicepresidente Regional de las Américas por parte de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional

(IATA) sobre el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria, aprobado por el CETAC en la sesión ordinaria 64-2021, artículo sexto, celebrada el 23 de agosto del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0769-2021, del Órgano Fiscalizador; 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 196-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 196-2021 que resuelve:

1.- Tener por recibido el documento de posición emitido Peter Cerdá, vicepresidente Regional de las Américas por parte de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional ("IATA" por sus siglas en inglés).

2.- Informar al Sr Peter Cerdá, que:

a) Para el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria se tomaron en consideración las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada –CGI-, así como el ordenamiento jurídico y su bloque de legalidad aplicable.

b) Dentro del marco del artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, se otorgó audiencia a los sectores interesados a efecto de que presentaran su parecer ante el CETAC en relación con la "Tarifa para la implementación de la Seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo.

c). Los documentos de oposición presentados no aportaron estudios comparativos, análisis financieros o estadísticas que sustenten lo manifestado a la posible afectación del ajuste de la tarifa en las operaciones; por tanto, se mantiene lo dispuesto por el CETAC en el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021.

d) Otorgar a los operadores aéreos un plazo de noventa (90) días naturales, contados a partir del día siguiente de la publicación del decreto, para la implementación del ajuste de la tarifa de seguridad complementaria en los boletos aéreos respectivos, conforme lo dispuesto por el CETAC en la sesión ordinaria, artículo tercero, punto cuarto de la sesión extraordinaria 73-2019, del día 09 de octubre del 2019.

NOTIFÍQUESE. A la IATA en los medios señalados al efecto.

COMUNÍQUESE. Al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO OCTAVO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0767-2021, del 23 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con el documento de oposición de las aerolíneas Avianca Costa Rica S.A, Taca International Airlines S.A., Aviateca S.A. e Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable Isleña Airlines, representadas en este acto por la Licda. Alina Nassar Jorge, en su condición de Apoderada Generalísima sin límite de suma de los referidos operadores aéreos, en

contra del ajuste de la tarifa complementaria de seguridad del AIJS, aprobado por el CETAC en la sesión ordinaria 64-2021, artículo sexto, celebrada el 23 de agosto del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0767-2021, del Órgano Fiscalizador; 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 197-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 197-2021 que resuelve:

1- Rechazar la presente acción de oposición presentado las aerolíneas Avianca Costa Rica S.A., Taca International Airlines S.A., Aviateca S.A. e Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable, representadas por la Licda. Alina Nassar Jorge, del Bufete Nassar Abogados, por cuanto:

   a. No se observan vicios de nulidad en los procedimientos seguidos que causen perjuicio alguno a los accionantes.

   b. No se aportaron estudios comparativos, análisis financieros o estadísticas que sustenten sus manifestaciones y la posible afectación del ajuste de la tarifa en las operaciones de los operadores aéreos.

   c. De la audiencia pública efectuada a la luz del artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, las aerolíneas no determinan el perjuicio y/o quebranto en los derechos de defensa reconocidos para el administrado.

2- Mantener el cálculo del ajuste a la tarifa para implementación de la seguridad complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo, conforme lo dispuesto en el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021.

3- Otorgar a los operadores aéreos un plazo de noventa (90) días naturales para la implementación del ajuste de la tarifa de Seguridad Complementaria en los boletos aéreos respectivos, el cual correrá a partir del día siguiente de la publicación del respectivo Decreto Ejecutivo.

NOTIFÍQUESE. A las aerolíneas Avianca Costa Rica S.A., Taca International Airlines S.A., Aviateca S.A. e Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable, a través de su representante Licda. Alina Nassar Jorge, del Bufete Nassar Abogados, en los medios señalados al efecto.

COMUNÍQUESE. Al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO NOVENO

Según lo dispuesto en el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021 aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, referente a la aprobación del ajuste de la tarifa de seguridad complementaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Remitir al Poder Ejecutivo el Decreto de la Tarifa de la Seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de $0.5324 por pasajero entrando/saliendo, para su firma y publicación, de conformidad con el procedimiento al efecto establecido en el Apéndice H del Régimen Tarifario del Contrato de Gestión Interesada. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0768-2021, del 23 de noviembre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con la posición presentada por la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales ("ALA") sobre el ajuste de la Tarifa de Seguridad Complementaria, aprobada por el CETAC en la sesión ordinaria 64-2021, artículo sexto, celebrada el 23 de agosto del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0768-2021, del Órgano Fiscalizador; 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 198-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 198-2021 que resuelve:

1- Rechazar el documento de posición presentado por el representante de **ALA** por cuanto no aporta estudios comparativos, análisis financieros o estadísticas que sustenten sus manifestaciones y la posible afectación del ajuste de la tarifa en las operaciones del gremio que representa.

2- Mantener el cálculo del ajuste a la tarifa para la implementación de la seguridad complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo, conforme a lo dispuesto en el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021.

3- Se otorga a los operadores aéreos un plazo de noventa (90) días naturales, contados a partir del día siguiente de la publicación del decreto, para la implementación del ajuste de la tarifa de seguridad complementaria en los boletos aéreos respectivos.

NOTIFÍQUESE. A la ALA en los medios señalados al efecto.

COMUNÍQUESE. Al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS. ACUERDO FIRME.

Al ser las 19:00 se retira de la sesión el señor Gustavo Alvarado Chaves.

Al ser las 19:01 se retiran de la sesión los señores Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas y Roy Solís Cruz.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 91-2021

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

El señor Daniel Araya Barquero manifiesta que el siguiente asunto tiene relación con un familiar suyo, por lo que se abstiene de votar el mismo.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2167-2021, del 22 de noviembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1500-2021, del 22 de noviembre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y suscrito por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe referente a la solicitud de elevación a audiencia pública y el permiso provisional de operación, referente a la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la empresa G.A. Flight Support Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-696606, representada por el señor Francisco Araya Corrales, para brindar servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en la modalidad de servicios de apoyo a la aeronave en rampa (subparte C), servicios al pasajero y equipaje (subparte D) y servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2167-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1500-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1. Elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía G.A. Flight Support Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-696606, representada por el señor Francisco Araya Corrales, para brindar los servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en la modalidad de servicios de apoyo a la aeronave en rampa (subparte C), servicios al pasajero y equipaje (subparte D) y servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F); solo para aeronaves con pasajeros y carga no paletizadas.

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la ampliación al certificado de explotación, conceder a la compañía G.A. Flight Support Sociedad Anónima un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir de su aprobación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3. De conformidad con la recomendación de Transporte Aéreo en su informe número DGAC-DSO-TA-INF-117-2021, del 21 de julio de 2021, autorizar a la compañía G.A Flight Support Sociedad Anónima el registro de las tarifas y sus condiciones, según el siguiente detalle:

Especificación tarifas y sus regulaciones.

1. Tarifa básica de servicio de asistencia en tierra.

2. Tarifa por transporte de pasajeros en rampa.
3. Tarifa por limpieza interior y exterior de la aeronave.
4. Tarifa por despacho de vuelo.
5. Tarifa por gestión de permisos de sobrevuelo.
6. Tarifa por gestión de permisos de vuelo local.
7. Tarifa por comunicaciones.
8. Tarifa por servicio al lavatorio.
9. Tarifa por servicio de agua potable.
10. Tarifa por equipo de soporte a la aeronave (GPU)
11. Tarifa por remolque de aeronaves.
12. Cargo administrativo de 10% sobre las tasas aeroportuarias

Desglose de las tarifas enumeradas arriba

1. Tarifa básica de servicio de asistencia en tierra

a. Hasta 5,000 Lbs $150.00
b. De 5,001 a 10,000 Lbs $250.00
c. De 10,001 a 15,000 Lbs $350.00
d. De 15,001 a 20,000 Lbs $450.00
e. De 20,001 a 25,000 Lbs $500.00
f. De 25,001 a 30,000 Lbs $550.00
g. De 30,001 a 35,000 Lbs $600.00
h. De 35.001 a 45,000 Lbs $700.00
i. De 45,001 a 55,000 Lbs $800.00
j. De 55,001 a 75,000 Lbs $900.00
k. De 75,001 a 100,000 Lbs $1000.00
l. De 100,000 en adelante $1500.00

Este servicio se cobra de acuerdo con el peso máximo de despegue de la aeronave. Incluye las siguientes asistencias, aplicables únicamente para operaciones de aviación general. Para este servicio el personal mínimo requerido es un agente de operaciones, un agente de servicio al cliente y un agente de rampa.

- Notificación de vuelo a todas las autoridades involucradas.
- Coordinación de espacio para estacionamiento en rampa.
- Mensaje de arribo.
- Guía para estacionamiento de la aeronave (Marshalling).
- FOD, calzas, conos y extintor de 100Lbs
- Recibimiento del vuelo.
- Trámite de migración y aduana.
- Papelería para trámites de migración y aduanas.
- Manejo de equipaje.
- Apis de salida internacional.
- Presentación de pase y salvo.
- Presentación de plan de vuelo ATC.

• Meteorología y notams

2.Tarifa por transporte de pasajeros en rampa.

Este servicio realizará en la Van de GA Flight Support, consiste en trasladar a los pax y equipaje desde la aeronave hacia la terminal y viceversa.

b. Tarifa $50.00 por traslado.

3.Tarifa por limpieza interior y exterior de la aeronave.
c. Limpieza interior de aeronaves de aviación general: $ 50.00
d. Limpieza exterior de aeronaves de aviación general: $ 150.00

4.Tarifa por despacho de vuelo.
Esta tarifa solo aplica para operaciones de vuelos comerciales, en cuyo caso será igual al 25% de la tarifa de handling que se cobre a dicha operación.

5.Tarifa por gestión de permisos de sobrevuelo.
La tarifa por gestión de permisos de sobrevuelo es $100.00 + el costo que aplica cada país.

6.Tarifa por gestión de permisos de vuelo local.
Por la gestión de la importación temporal y permiso de vuelo local la tarifa es $100.00

7.Tarifa por comunicaciones.
Tarifa fija por uso de comunicaciones tales como Freq. VHF, Email, Fax: $ 25.00

8.Tarifa por servicio al lavatorio.
Tarifa por drenar las aguas negras de la aeronave y depositarlas en el tanque séptico de designe el aeropuerto: $ 90.00.

9.Tarifa por servicio de agua potable.
Tarifa por abastecer de agua potable para los grifos y lavamanos de la aeronave: $ 50.00

10.Tarifa por equipo de soporte a la aeronave (GPU 28V)
Tarifa por suplir energía eléctrica a la aeronave: $90.00 por hora

11.Tarifa por remolque de aeronaves.
Tarifa por remolcar de punto a punto una aeronave: $90.0

13.Cargo administrativo de 10% sobre las tasas aeroportuarios

Este cargo es aplicado sobre los siguientes rubros de terceras partes.
g) Derechos de aproximación, aterrizaje y estacionamiento.
h) Cargos por infraestructura.
i) Derechos por uso de terminal.

j) Impuestos de salida de pasajeros.
k) Derechos de navegación aérea (COCESNA).
l) Cualquier otro cargo de terceras partes.

Nota: Recordar a la compañía, que cualquier cambio a las tarifas deberá ser conocido y aprobado por el CETAC. Además, para hacer un cambio a las tarifas autorizadas deberán presentarse con al menos 30 días naturales de anticipación, antes de su entrada en vigor.

4. Indicar a la compañía que la incorporación de los servicios a brindar en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría estará sujetá a la aprobación de la tarifa correspondiente ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, de acuerdo con el procedimiento establecido para tal fin.

5. De conformidad con el oficio número GO-OP-21-193, del 16 de marzo de 2021, suscrito por el señor Rafael Mencía Ochoa, director ejecutivo de la compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, la compañía G.O. Flight Support Sociedad Anónima se debe someter a los procesos de revisión de equipos, cumplir con lo establecido en el RAC-SEA en relación con equipos y programa de mantenimiento; en caso de que requerir espacio para estacionamiento de equipos dentro del lado aéreo, debe hacer la solicitud formal según el proceso establecido en el AIJS; deben cumplir con los requerimientos de gafete de identificación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y de PCA, y vigilar que sus operadores tengan la licencia adecuada del equipo que conducen; remitir una lista de contactos con el nombre, cargo que desempeñan, teléfono y correos electrónicos para la remisión de informes y reportes, así como el contacto del encargado de reportes SMS y/o situaciones de emergencia.

Además, dicha ampliación se referirá expresamente sobre la sujeción de este operador a la Tarifa de Servicios de Asistencia en Tierra ("TSAT"), según corresponda; y reconocerá las facultades de revisión que ostenta el Gestor en relación con la operatividad de los equipos del operador y el cumplimiento de este a los procedimientos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

6. Notifíquese el presente acuerdo al señor Francisco Araya Corrales, apoderado generalísimo de la compañía G.A. Flight Support Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico info@gaflightsupport.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2178-2021, del 23 de noviembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1508-2021, del 23 de noviembre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe referente a la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora María Gabriela Alfaro Mata, en calidad de apoderada especial, con el objetivo de brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares en la ruta San José, Costa Rica – México y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2178-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1508-2021, de la Unidad de Asesoría

Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 05, a la cual se le asigna el número 199-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 199-2021 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora María Gabriela Alfaro Mata, apoderada especial, la ampliación al certificado de explotación de acuerdo con el siguiente detalle:

Tipo de servicio: Transporte aéreo público regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo en la ruta San José- México y viceversa, de acuerdo con las habilitaciones y limitaciones de operación que se establezcan en su certificado operativo.

Frecuencia: Diaria, no obstante, podrá variar según las necesidades de la compañía.

Derechos de tráfico: Hasta cuarta libertad del aire.

Aeropuertos: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO) y aeropuerto Internacional de la ciudad de México (MEX), y los aeropuertos alternos de acuerdo con los autorizados en las OpSpecs locales.

Equipo de vuelo: El servicio será ofrecido con las aeronaves autorizadas e incorporadas en las especificaciones técnicas.

Itinerarios: Los itinerarios de los servicios deberán aprobarse por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 175 y 176 de la Ley General de Aviación Civil.

Tarifas: Las tarifas con que opere la empresa deberán aprobarse por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 162 al 164 de la Ley General de Aviación Civil.

Vigencia: Otorgar la ampliación hasta el 6 de julio de 2035, fecha de la vigencia del certificado de explotación, otorgada resolución número 128-2020 del 6 de julio de 2020.

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

Cumplimiento de las leyes: La compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá rendir *una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones

aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT, del 07 de marzo de 1994, publicado en *La Gaceta* número 54, del 17 de marzo de 1994, y el 37972-MOPT, del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205, del 24 de octubre de 2013.

Asimismo, la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de que sean canceladas las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros. Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Finalmente, se le advierte a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con el Gestor Interesado, compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria de cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

2. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

Notifíquese el presente acuerdo a la señora María Gabriela Alfaro Mata, apoderada especial de la empresa Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, 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 e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2174-2021, del 22 de noviembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1504-2021, del 22 de noviembre del 2021, suscrito por el asesor legal Luis Diego Díaz Hernández y suscrito por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe referente al criterio legal sobre lo dispuesto en los oficios números DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021, del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Laborales de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, y DGAC-DFA-RH-OF-0148-2021, del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Flory Ortiz Vargas, jefe de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, referentes al informe final de la investigación preliminar realizada por presuntas irregularidades del señor Norman de Jesús Cerdas González, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicado en la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 91-2021

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2174-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1504-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 06, a la cual se le asigna el número 200-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 200-2021 que resuelve:

1) Archivar, sin más trámite, la denuncia interpuesta por funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, mediante escrito del 16 de diciembre de 2020, consecutivo de ventanilla única número 2980-2020 E, del 23 de diciembre de 2020, contra el señor Norman de Jesús Cerdas González, funcionario de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, específicamente en cuanto al supuesto hecho acontecido entre éste y el señor Pedro Parada Armas en el baño de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Lo anterior, por cuanto no se logró identificar y documentar los elementos de prueba necesarios y suficientes que permitan a la Administración motivar adecuadamente la apertura de un procedimiento administrativo disciplinario en contra del señor Cerdas, por lo que cualquier intento en este sentido resultaría ineficaz.

2) Archivar, sin más trámite, los restantes aspectos de la denuncia tramitada con el consecutivo de ventanilla única número 2980-2020 E, del 23 de diciembre de 2020, ya que efectivamente no se cuenta con elementos probatorios suficientes que justifiquen la apertura de un procedimiento administrativo, según el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021, del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Laborales de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil.

3) Girar instrucciones al señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, para que de manera prioritaria y en coordinación con la Unidad Institucional de Gestión de Recursos Humanos y con el Departamento de Seguridad Operacional, se realice un estudio del clima organizacional a lo interno de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, con el objetivo de que los funcionarios que laboran ahí tengan la oportunidad de manifestar, ante la instancia correspondiente, sus disconformidades e inquietudes respecto al ambiente laboral en el que trabajan, de esta forma se dará cumplimiento a la Ley General de Control Interno.

4) Deberá el señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, restablecer al señor Norman Cerdas González, funcionario de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en el pleno goce de sus derechos y obligaciones inherentes al puesto que actualmente ocupa. Lo anterior, con fundamento en el oficio del 11 de octubre de 2021, suscrito por los señores Erick Garita Jiménez, Luis García Quirós, Kurt Steinvorth Rojas y Soley Araya Hidalgo, correspondiente al informe de la Comisión Médica Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.

5) Comunicar los resultados de esta investigación a los señores Juan Carlos Barquero Madrigal, Andrés Venegas Campos, Yendri Molina Campos, Yans Segura Rodríguez, Betzabé Soto Villegas, Michael Araya Solano, Pedro Parada Armas, Ronald Vega Bolaños y Leonardo González Herrera, funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Notifíquese al señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, por medio del correo electrónico fnaranjo@dgac.go.cr.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2210-2021, del 30 de noviembre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1529-2021, del 30 de noviembre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, para la suspensión temporal de las rutas San José, Costa Rica-Bogotá, Colombia y viceversa; San José, Costa Rica–Ciudad de Panamá y el segmento Santiago Chile de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú–Santiago Chile y viceversa. Es importante indicar que las solicitudes se presentaron en tiempos diferentes; no obstante, por economía procesal se tramitan en un mismo informe.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2210-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1529-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 07, a la cual se le asigna el número 201-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 201-2021 que resuelve:

1) De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-185-2021, del 23 de noviembre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, la suspensión de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, en las siguientes rutas:

- San José, Costa Rica - Ciudad de Panamá, Panamá y viceversa, efectiva del 01 de diciembre de 2021 y hasta el 01 de marzo de 2022.

- San José, Costa Rica–Bogotá, Colombia y viceversa, efectivo del 2 diciembre 2021 y hasta el 2 de marzo de 2022.

- El segmento de Santiago de Chile, de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú, Santiago Chile y viceversa, efectiva del 2 de abril de 2022 y hasta el 23 de julio de 2022.

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

3) Los efectos retroactivos del presente acto administrativo se fundamentan en el artículo 142 de la Ley General de la Administración Pública, el dictamen número C-189-2012 del 6 de agosto de 2012, emitido por la Procuraduría General de la República, así como en la emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. Además, debemos tener presente que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima presentó la gestión con un plazo razonable para su resolución, no obstante, por fuerza mayor, la desintegración estructural del CETAC, no fue posible que el presente asunto fuera agendado y resuelto previamente; lo cual eximiría de cualquier responsabilidad administrativa tanto al operador aeronáutico, como a la Dirección General de Aviación Civil.

4) Notificar a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico Marianela.parra@avianca.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON CUARENTA Y UN MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCIA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO ALVARADO CHAVES

KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 91-2021

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 91-2021

AGENDA: Sesión ordinaria No. 91-2021
Lugar: Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha: 01 de diciembre del 2021
Hora: 5:00 p.m.

Se convoca a reunión a los señores miembros del CETAC

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

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

Secretaria
Sra. Karol Barrantes Bogantes — Secretaria de actas

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación de las actas de las sesiones No.89-2021 y 90-2021

III.- AUDITORÍA

Informe referente al plan anual de Trabajo correspondiente al periodo 2022

IV.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Informe relacionado con la afectación de los servicios aeroportuarios, por el congestionamiento de pasajeros.

2.- Informe relacionado con la contratación de "Servicios de consultoría externa especializada en el ámbito legal.

3.- Informe relacionado con el documento presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), respecto al ajuste de la tarifa complementaria de seguridad del AIJS

4.- Informe relacionado con la oposición de las aerolíneas: Avianca Costa Rica S.A, Taca International Airlines S.A., Aviateca S.A., e Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable Isleña Airlines contra el ajuste de la tarifa complementaria de seguridad del AIJS.

5.- Informe relacionado con la posición de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), respecto al ajuste de la tarifa complementaria de seguridad del AIJS.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

A.- Informe relacionado con la solicitud de elevación audiencia pública y el permiso provisional de operación para la ampliación al certificado de explotación de la compañía G.A. Flight Support Sociedad Anónima, para brindar los servicios especializados de aeródromo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

A2.- Informe relacionado con la ampliación al certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, para operar la ruta: San José-México y viceversa.

A3.- Informe relacionado con el criterio legal referente a la investigación preliminar indicada en el oficio número DGAC-DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Relaciones Humanas y Sociales sobre denuncia de irregularidades en la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

B.- UNIDAD RECURSOS FINANCIEROS

B1.- Informe relacionado con la modificación y liquidación del tercer trimestre de 2021, de conformidad con lo establecido en el Convenio Servicios de Salvamento, Control y Extinción de Incendios en los Aeropuertos Internacionales.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ACTA No. 91-2021

Anexo N° 2

No.196-2021 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES – CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL. SAN JOSE, A LAS 18:00 HORAS DEL DIA 6 DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTIUNO

Se conoce documento de fecha 28 de septiembre del 2021, presentado por Peter Cerdá, vicepresidente Regional de las Américas por parte de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional ("IATA" por sus siglas en inglés) en contra del ajuste a la implementación de la tarifa de Seguridad Complementaria en el AIJS, establecido en un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo.

RESULTANDO

1.- Que, para los efectos de sufragar los costos de los Servicios de Seguridad Complementaria, mediante el artículo tercero de la Sesión extraordinaria 73-2019 del 09 de octubre del 2019, se estableció una tarifa de $0.31 por pasajero entrando/saliendo; publicada en La Gaceta 124 del jueves 28 de mayo de 2020.

2.- Que el CETAC instruyó al Órgano Fiscalizador para que "*estudie, analice y presente una propuesta de ajuste a la tarifa de seguridad complementaria para el AIJS*". Lo anterior según Sesión Ordinaria No. 82-2020, artículo sétimo del 09 de noviembre de 2020.

3.- Que el Gestor con el fin de cubrir la totalidad de los costos del servicio más el nuevo requerimiento del puesto de seguridad -PAPA7- para la nueva estación de Bomberos, sometió ante el Órgano Fiscalizador varios escenarios de incremento de la tarifa complementaria actual, que permitieran generar los fondos para suplir el servicio; lo anterior según oficio GO-OP-21-566 de fecha 12 de agosto del año.

4.- Que una vez analizada la propuesta por parte del Órgano Fiscalizador, el CETAC acordó mediante el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021 lo siguiente:

1- *Aprobar el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para que se fije en US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo, la cual contempla la prestación de los servicios de seguridad complementaria dentro del horario de las 04:00 horas a las 16:00 horas por día, durante los 365 días del año, en todos los puestos de control de accesos (inspección de vehículos, empleados y viajeros en el AIJS), con excepción de los puestos de inspección de pasajeros PAPA 15 y PAPA 15 A ubicados en la terminal principal. Asimismo, contempla el servicio de revisión de equipaje facturado en la terminal doméstica en horario de 12 horas diarias durante los 365 días del año; el puesto de control de acceso de pasajeros denominado PAPA 27, en horario de 12 horas diarias durante los 365 días de año; si como el puesto de control de acceso denominado PAPA 26 en horario de 24 horas diarias durante los 365 días del año. Además, contempla el servicio de seguridad en el nuevo puesto de control de acceso de bomberos denominado PAPA 7, en un horario de 24 horas durante los 365 días del año.*

2- *Proceder con la publicación en La Gaceta del aviso de audiencia a los interesados, para que se refieran sobre el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria.*

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

3- La tarifa de seguridad complementaria es un ingreso reservado para el Consejo Técnico de Aviación Civil".

5.- Que en La Gaceta No. 176 del 14 de setiembre de 2021 se publicó la Audiencia pública, a efecto de que los interesados se refirieran al ajuste de la *Tarifa para la implementación de la seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo,* conforme lo dispuesto en el punto segundo del acuerdo inmediato anterior.

6.- Que dentro del plazo de audiencia, el Sr. Peter Cerdá, vicepresidente Regional de las Américas por parte de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional ("IATA" por sus siglas en inglés), presentó documento de fecha 28 de setiembre de 2021.

De forma literal, IATA solicita

> *"... respetuosamente retirar la propuesta de incremento. Tenga la plena certeza que IATA y sus miembros están totalmente comprometidos a trabajar de manera conjunta con las autoridades costarricenses en un plan de negocios que permita tomar medidas coordinadas y firmes para permitir la supervivencia de nuestra industria y su contribución a la economía"*

7.-Que la Unidad AVSEC-FAL, como Unidad encomendada en la supervisión y fiscalización de esos servicios adicionales de seguridad complementaria ha mantenido un seguimiento a las actividades y servicios brindados por la empresa de seguridad complementaria, los cuales, hasta la fecha se han prestado a entera satisfacción por dicha Unidad de inspección de seguridad.

CONSIDERANDO

1.- Admisibilidad de la oposición planteada. Realizado el estudio de admisibilidad se admite el suscrito presentado por el representante de la IATA, el cual, se presentó el día 28 de setiembre del año 2021, dentro del plazo conferido para la audiencia.

2.- Sobre el escrito presentado la IATA: En relación con los argumentos y consideraciones expuestos en el documento presentado por el representante de la IATA, en contra del ajuste a la tarifa para la seguridad complementaria en el AIJS, aprobado por el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 23 de agosto del 2021, manifiesta la IATA sobre los efectos económicos adversos en la industria aeronáutica producto de la propagación del COVID-19, y una potencial reducción de demanda de los servicios aéreos, con implicación en el desincentivo a la generación de los empleos y, su repercusión de manera relevante en la competitividad del AIJS.

Sobre el particular, este Consejo Técnico procede a señalar:

A.- Del Ajuste Tarifario de Seguridad Complementaria

La Ley General de Aviación Civil, en sus artículos 10 párrafo IV y 166 el Consejo Técnico de Aviación Civil establece al CETAC la potestad de conocer, resolver y fijar las tarifas relativas a toda clase de servicios y

facilidades aeroportuarias propiedad del Estado y las actividades relacionadas con la Aviación Civil; en ese sentido, en la sesión Ordinaria 14-2018, artículos sexto, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 21 de febrero del 2018, en la que se instruyó al Gestor proveer servicios adicionales de seguridad complementaria, en el punto décimo se indicó lo siguiente:

> *10.- El CETAC está facultado para establecer una tarifa y recuperar los costos en que incurriría con esta disposición, según lo dispone la Ley General de Aviación Civil en su artículo 10 inciso IX.*

Asimismo, es competencia de la autoridad aeronáutica asegurar la protección y salvaguardia de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público, las aeronaves y en las instalaciones de los aeropuertos internacionales y nacionales, contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo, en concordancia con las normas aeronáuticas internacionales y nacionales ya dispuestas por la Autoridad Competente.

Si bien, las acciones llevadas en la implementación de una tarifa para cubrir algunos puestos de seguridad, obedeció inicialmente a la falta de personal de Seguridad Aeroportuaria; se suma ahora, la afectación producto del Covid-19, que ha repercutido de forma negativa en las finanzas de la D.G.A.C; por lo que el ajuste tarifario propuesto, viene a ser una medida para lograr la continuidad del servicio que se ha mantenido hasta la fecha; mismo, que ha permitido coadyuvar con los servicios de seguridad complementaria.

Por su parte, el artículo 164, inciso a) de la Ley General de la Aviación Civil, califica de interés público la protección de la seguridad en el transporte aéreo:

> *"Artículo 164.- Al ejercer el Consejo Técnico de Aviación Civil sus facultades respecto a la fijación y aplicación de tarifas para el transporte aéreo, tomará en consideración, entre otros, los siguientes factores:*
> *a) El interés público de garantizar al transporte su ejecución adecuada, eficiente y con la máxima protección de seguridad posible para las personas y las mercancías... ".*

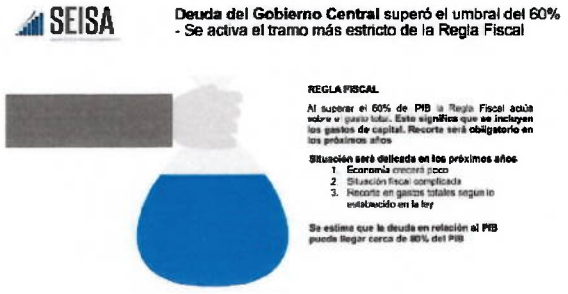
Es importante señalar que en las manifestaciones de la IATA, no se aportan estudios comparativos, análisis financieros, y o estadísticas para sustentar su tesis sobre la posible afectación que el ajuste de la tarifa de Seguridad conlleva para la industria aeronáutica que opera en Costa Rica, por el contrario, las determinaciones a las que ha arribado el CETAC sobre la tarifa que aquí se discute, se fundan en el ordenamiento jurídico y su bloque de legalidad, y se motivan por la necesidad de generar una solución a una problemática, sin afectación en la calidad del servicio que reciben los pasajeros del AIJS y que podría traducirse en afectaciones graves a la industria turística nacional, con sus respectivas consecuencias no solo para la economía nacional sino incluso para las mismas aerolíneas y demás actores que perciben beneficios por la actividad que desarrollan en el AIJS.

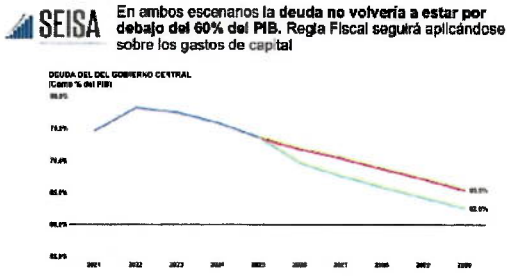
Asimismo, se hace saber que a raíz de la declaratoria de emergencia, producto del Covid-19, la Administración implementó medidas de mitigación excepcionales, con el fin de establecer un equilibrio entre las necesidades del servicio público y las limitaciones que enfrentaban los operadores aéreos; esto, en aplicación del numeral 4 de la Ley General de la Administración Pública que obliga a la Administración a garantizar la continuidad del

servicio público y su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.

En ese orden de ideas, el Asesor Técnico Financiero del del Órgano Fiscalizador fundamentó el ajuste tarifario en los siguientes términos:

> *"En este sentido sobre la afectación país y la caída del flujo de pasajeros, que no solo afecto al AIJS, sino en el resto de los aeropuertos de Costa Rica, lo cual tuvo una afectación muy negativa en las finanzas de la DGAC, lo que tuvo un efecto multiplicador, producto de las diferentes medidas de mitigación y apoyo a las aerolíneas que desarrollo el CETAC, no solo durante el 2020, sino también durante del 2021, lo cual abarcó la suspensión y reducción del cobro de las tarifas aeroportuarias y del edificio terminal, lo cual benefició enormemente los planes de reactivación de vuelos de las aerolíneas a suelo costarricense.*
>
> *Esto sin dejar de mencionar el pago directo, que realizó el CETAC por aproximadamente US$29 millones al Gestor, por cancelación de las obras del lado sur del AIJS, evitando así el trasladado de estas obras a tarifas y por consiguiente el aumento del mismo.*
>
> *Esta situación de baja en los ingresos de la DGAC, se viene a agravar por la implementación de la Regla Fiscal durante el 2020 y el crecimiento del déficit fiscal del Gobierno Central, ya que por los próximos 5 años enfrentará serias limitantes a nivel presupuestario, ya que su presupuesto tendrá una tendencia a la baja durante ese periodo de tiempo, razón por la cual le sería imposible al CETAC, el poder subvencionar parcial o totalmente la tarifa de seguridad complementaria, esta situación que también abarca al Ministerio de Seguridad, por lo que se hace imposible el poder tener todo el personal necesario de SVA para los puestos de control y garantizar el flujo ágil y oportuno de los pasajeros en el AIJS, siendo este un problema que se ha venido solucionando con el personal adicional contratado por el Gestor, para brindar este servicio, cuyo costo se recupera por medio de la tarifa de seguridad complementaria.*
>
> *Esto se agrava a futuro, ya que la deuda del Gobierno Central superó el 60% y se activa el tramo más estricto de la Regla Fiscal.*





Siendo que este nivel de endeudamiento, la regla fiscal también se aplicará sobre los gastos de capital y se mantendrá en niveles altos por los próximos años.

Razón por la situación financiera de la DGAC a futuro se ve prácticamente imposibilitada a nivel presupuestario, en lograr mantener el Servicio de Seguridad Complementaria en el AIJS, sin el cobro de una tarifa con la cual se recupere el costo del servicio brindado en el AIJS"

Lo anterior, según oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-262-2021 del 01 de noviembre de 2021.
En razón de lo expuesto, para no desmejorar el servicio, sin afectación a la seguridad aeroportuaria se optó por dicho ajuste; esto, como se ha indicado por el cuadro fáctico que enfrenta la Administración en la limitación presupuestaria que tendrá la institución en el financiamiento de los reembolsos al Gestor por concepto de seguridad complementaria; además, es importante indicar que dicha tarifa, se encuentra debidamente valorada y sustentada en los costos del servicio.

Se reitera que la tarifa por este servicio de Seguridad Complementaria en los puestos de control de acceso del AIJS, es un ingreso reservado para el Consejo Técnico de Aviación Civil, en virtud de que la Dirección General de Aviación, es la que tiene la responsabilidad de supervisar y fiscalizar la prestación del servicio y el costo asociado, por tanto, no es ingreso distribuible con el Gestor.

Sobre la solicitud que hace la IATA de retirar la propuesta de incremento, se le hace saber que tal requerimiento no puede ser de recibo, ya que, resulta necesario a falta de presupuesto, dar continuidad (continuidad *de los servicios públicos*) a la prestación de los servicios de seguridad privada contratada, y en las condiciones actuales como se ha indicado, no es posible cancelar su costo, por eso resulta imprescindible el ajuste publicado.

Finalmente, como se ha indicado, la determinación del alcance del proyecto tarifario es materia reservada y de exclusiva competencia de la autoridad aeronáutica, a quien corresponde determinar cuál es el alcance que mejor garantiza la satisfacción del interés público.

Por las consideraciones ampliamente detalladas en este documento, ha quedado acreditado para la Administración que el proyecto en el alcance que actualmente se cursa, es la forma óptima de garantizar la plena satisfacción del interés público, por ende, la relación del mismo con la tarifa propuesta resulta también razonable según el sustento técnico y económico que abunda en el expediente de tramitación del proyecto.

ACTA No. 91-2021

POR TANTO

Con fundamento en las facultades que los artículos 2, 5, y 10 de la Ley No. 5150 del 14 de mayo del año 1973 y sus reformas "Ley General de Aviación Civil", en relación con las competencias otorgadas en la Ley General de la Administración Pública, de conformidad con las consideraciones de hecho y de derecho expuestas, en relación con las oposiciones presentadas al ajuste de la tarifa de Seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo.

EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
RESUELVE:

4- Se tiene por recibido el documento de fecha 28 de setiembre del año en curso, emitido Peter Cerdá, vicepresidente Regional de las Américas por parte de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional ("IATA" por sus siglas en inglés).

5- Informar al Sr Peter Cerdá, que:

a. Para el ajuste de la Tarifa de Seguridad Complementaria se tomaron en consideración las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada –CGI-, así como el ordenamiento jurídico y su bloque de legalidad aplicable.

b. Dentro del marco del artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, se otorgó audiencia a los sectores interesados a efecto de que presentaran ante el CETAC sus oposiciones por escrito en relación con la "*Tarifa para la implementación de la Seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de* US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo.

c. Los documentos de oposición presentados no aportaron estudios comparativos, análisis financieros, y o estadísticas que sustenten lo manifestado a la posible afectación del ajuste de la tarifa en las operaciones; por tanto, se mantiene lo dispuesto por el CETAC en el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021.

d. Otorgar a los operadores aéreos un plazo de noventa (90) días naturales, contados a partir del día siguiente de la publicación del decreto, para la implementación del ajuste de la tarifa de Seguridad Complementaria en los boletos aéreos respectivos, conforme lo dispuesto el CETAC en la Sesión Ordinaria el artículo tercero, punto cuarto de la sesión extraordinaria 73-2019 del día 09 de octubre del 2019.

NOTIFÍQUESE. A la IATA en los medios señalados al efecto.

COMUNÍQUESE. Al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS.

Cordialmente,
Olman Elizondo
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 91-2021

Anexo N° 3

No.197-2021 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES – CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL. SAN JOSE, A LAS 18:00 HORAS DEL DIA 6 DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTIUNO

Se conoce acción de oposición presentado las aerolíneas **i) Avianca Costa Rica S.A.,** con cédula jurídica número 3-101-003019, **ii) Taca International Airlines S.A.,** con cédula jurídica número 3-012-024492, **iii) Aviateca S.A.,** con cédula jurídica número 3-012-102933, **iv) Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable Isleña Airlines,** con cédula jurídica número 3-012-338086", representadas en este acto por la señora Alina Nassar Jorge, en su condición de Apoderada Generalísima sin límite de suma, en contra del ajuste a la Tarifa de Seguridad Complementaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, establecido por el CETAC en un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo,

RESULTANDO

1.- Que, para los efectos de sufragar los costos de los Servicios de Seguridad Complementaria, mediante el artículo tercero de la Sesión extraordinaria 73-2019 del 09 de octubre del 2019, se estableció una tarifa de $0.31 por pasajero entrando/saliendo; publicada en La Gaceta 124 del jueves 28 de mayo de 2020.

2.- Que el CETAC instruyó al Órgano Fiscalizador para que "*estudie, analice y presente una propuesta de ajuste a la tarifa de seguridad complementaria para el AIJS*". Lo anterior según Sesión Ordinaria No. 82-2020, artículo sétimo del 09 de noviembre de 2020.

3.- Que el Gestor con el fin de cubrir la totalidad de los costos del servicio más el nuevo requerimiento del puesto de seguridad -PAPA7- para la nueva estación de Bomberos, sometió ante el Órgano Fiscalizador varios escenarios de incremento de la tarifa complementaria actual, que permitieran lograr generar los fondos para suplir el servicio; lo anterior según oficio GO-OP-21-566 de fecha 12 de agosto del año.

4. Que una vez analizadas las propuestas por parte del Órgano Fiscalizador, el CETAC acordó mediante el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021 lo siguiente:

4- Aprobar el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para que se fije en US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo, la cual contempla la prestación de los servicios de seguridad complementaria dentro del horario de las 04:00 horas a las 16:00 horas por día, durante los 365 días del año, en todos los puestos de control de accesos (inspección de vehículos, empleados y viajeros en el AIJS), con excepción de los puestos de inspección de pasajeros PAPA 15 y PAPA 15 A ubicados en la terminal principal. Asimismo, contempla el servicio de revisión de equipaje facturado en la terminal doméstica en horario de 12 horas diarias durante los 365 días del año; el puesto de control de acceso de pasajeros denominado PAPA 27, en horario de 12 horas diarias durante los 365 días de año; si como el puesto de control de acceso denominado PAPA 26 en horario de 24 horas diarias durante los 365 días del año. Además, contempla el servicio de seguridad en el nuevo puesto de control de acceso de bomberos denominado PAPA 7, en un horario de 24 horas durante los 365 días del año.

5- *Proceder con la publicación en La Gaceta del aviso de audiencia a los interesados, para que se refieran sobre el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria.*

6- *La tarifa de seguridad complementaria es un ingreso reservado para el Consejo Técnico de Aviación Civil".*

5.- Que en La Gaceta No. 176 del 14 de setiembre de 2021 se publicó la Audiencia pública, a efecto de que los interesados se refirieran al ajuste de la ***Tarifa para la implementación de la seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo,*** conforme lo dispuesto en el punto segundo del acuerdo trasanterior.

6.- Que dentro del plazo de audiencia, las aerolíneas Avianca Costa Rica S.A., Taca International Airlines S.A., Aviateca S.A., y, Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable Isleña Airlines, representadas por la Licda. Alina Nassar Jorge del Bufete Nassar Abogados, presentaron documento de oposición de fecha 28 de setiembre de 2021; ingresado en ventanilla única de la D.G.A.C, según número No. 2224-2021-E de fecha 28 de setiembre del año en curso.

7.-Que la Unidad AVSEC-FAL, como Unidad encomendada en la supervisión y fiscalización de esos servicios adicionales de seguridad complementaria ha mantenido un seguimiento a las actividades y servicios brindados por la empresa de seguridad suplementaria, los cuales, hasta la fecha se han prestado a entera satisfacción por dicha Unidad de inspección de seguridad.

CONSIDERANDO

1.- Admisibilidad de la oposición planteada. Realizado el estudio de admisibilidad se concluye admitida la oposición suscrita por la Licda. Alina Nassar, en representación de las aerolíneas Avianca Costa Rica S.A., Taca International Airlines S.A., Aviateca S.A., y, Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable Isleña Airlines**, Plazo:** El documento de oposición fue presentado el día 28 de setiembre del año 2021, dentro del plazo conferido para la audiencia.

2.- Argumentos de la acción de Oposición: Las citadas líneas aéreas, se oponen al ajuste a la tarifa para la seguridad complementaria en el AIJS, aprobado por el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 23 de agosto del 2021, al considerar:

> "*...existen vicios de nulidad que invalidan los trámites que anteceden la solicitud de régimen tarifario del Gestor del Aeropuerto, las recomendaciones del Órgano Fiscalizador, así como la consulta misma publicada por este Consejo Técnico de Aviación Civil*"; que, "*...el proyecto de regulación no fue comunicado de forma particular a los sectores interesados*" y, "*...no se cumplió con el procedimiento de consulta pública previsto en el artículo 361 en la Ley General de la Administración Pública, por lo que dicha gestión contiene vicios que afectan aspectos formales y sustantivos del acto*".

Además, añaden que:

> *"... el incremento en la tarifa de un 77% supone un grave impacto en detrimento no solo de la competitividad del destino, sino que, como consecuencia de dicho desequilibrio, finalmente una incidencia negativa en la determinación de las aerolíneas de poder decidir tanto el retorno de operaciones aún hoy suspendidas, como el poder incrementar las operaciones que se mantienen en servicio."*

Por lo anterior, solicitan:

1. *Que se anule todo lo actuado, incluyendo el aumento en la tarifa propuesto, en tanto el procedimiento de consulta tiene vicios de nulidad.*
2. ***Se deje sin efecto el procedimiento de consulta pública, en tanto no ha sido publicada la redacción propuesta del borrador de decreto ejecutivo**, ni tampoco existe certeza sobre el pliego tarifario objeto de consulta.*
3. *Se desista de realizar cualquier aumento en las tarifas mientras perdure la crisis generada por la pandemia.*

Sobre el particular, este Consejo Técnico procede a indicar:

A.- Del Ajuste Tarifario de Seguridad Complementaria:

La Ley General de Aviación Civil, en sus artículos 10 párrafo IV y 166 el Consejo Técnico de Aviación Civil establece al CETAC la potestad de conocer, resolver y fijar las tarifas relativas a toda clase de servicios y facilidades aeroportuarias propiedad del Estado y las actividades relacionadas con la Aviación Civil, y en ese sentido, en la sesión Ordinaria 14-2018, artículos sexto, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 21 de febrero del 2018, en la que se instruyó al Gestor proveer servicios adicionales de seguridad complementaria, en el punto décimo se indicó lo siguiente:

> *10.- El CETAC está facultado para establecer una tarifa y recuperar los costos en que incurriría con esta disposición, según lo dispone la Ley General de Aviación Civil en su artículo 10 inciso IX.*

Asimismo, es competencia de la autoridad aeronáutica asegurar la protección y salvaguardia de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público, las aeronaves y en las instalaciones de los aeropuertos internacionales y nacionales, contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo, en concordancia con las normas aeronáuticas internacionales y nacionales ya dispuestas por la Autoridad Competente.

Si bien, las acciones llevadas en la implementación de una tarifa para cubrir algunos puestos de seguridad, obedeció inicialmente a la falta de personal de Seguridad Aeroportuaria; ahora, además de persistir tal situación, se suma la afectación producto del Covid-19, que ha repercutido de forma negativa en las finanzas de la D.G.A.C; por lo que el ajuste tarifario propuesto, viene a ser una medida para lograr la continuidad del servicio que se ha mantenido hasta la fecha; mismo, que ha permitido coadyuvar con los servicios de seguridad complementaria.

El artículo 164, inciso a) de la Ley General de la Aviación Civil, califica de interés público la protección de la seguridad en el transporte aéreo:

> *"Artículo 164.- Al ejercer el Consejo Técnico de Aviación Civil sus facultades respecto a la fijación y aplicación de tarifas para el transporte aéreo, tomará en consideración, entre otros, los siguientes factores:*
> *a) El interés público de garantizar al transporte su ejecución adecuada, eficiente y con la máxima protección de seguridad posible para las personas y las mercancías... ".*

Se desprende de lo anterior, que las determinaciones a las que ha arribado el CETAC sobre la tarifa que aquí se discute, se fundan en el ordenamiento jurídico y su bloque de legalidad, y se motivan por la necesidad de generar una solución a una problemática, sin afectación en la calidad de servicio que reciben los pasajeros del AIJS y que podría traducirse en afectaciones graves a la industria turística nacional, con sus respectivas consecuencias no solo para la economía nacional sino incluso para las mismas aerolíneas y demás actores que perciben beneficios por la actividad que desarrollan en el AIJS.

B.- Del proceso de Consulta Pública:

El proceso de consulta pública regulado en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, el cual, dispone:

> "Artículo 361.-
> 1. *Se concederá audiencia a las entidades descentralizadas sobre los proyectos de disposiciones generales que puedan afectarlas.*
>
> 2. ***Se concederá a las entidades representativas de intereses de carácter general o corporativo afectados por la disposición la oportunidad de exponer su parecer,*** *dentro del plazo de diez días, salvo cuando se opongan a ello razones de interés público o de urgencia debidamente consignadas en el anteproyecto.*
>
> 3. *Cuando, a juicio del Poder Ejecutivo o del Ministerio, la naturaleza de la disposición lo aconseje, el anteproyecto será sometido a la información pública, durante el plazo que en cada caso se señale." (*El resaltado no es del original).

Como bien lo señala el apartado dos del numeral citado, obliga a la Administración a participar a las entidades representativas de intereses de carácter general o corporativo afectados por la disposición; espacio que habilita a éstas para que tengan oportunidad de exponer su parecer. Es precisamente esto lo que en el caso en concreto la Administración alcanzó con la publicación de La Audiencia en el Diario Oficial La Gaceta.

El plazo conferido de audiencia, es el momento procesal oportuno para que los interesados presenten su oposición a equis disposición; por lo que, no se comparte lo dicho por las aerolíneas en cuanto a un supuesto perjuicio en lo tramitado y/o quebrando en los derechos de defensa reconocidos para el Administrado; por el contrario, la Administración cumplió conforme lo establece la norma y las aerolíneas han atendido la audiencia,

en la cual, sólo se limitaron a indicar que "*…se encontraron vicios en la publicación de consulta que afectan aspectos formales y sustantivos del acto.*"; sin precisar cuáles son esos vicios y/o los defectos del proceso.

Tanto la jurisprudencia y normativa que citan son contestes en requerir a la Administración el otorgamiento de audiencia a las partes interesadas cuando se cursa la emisión de disposiciones de alcance general y, justamente con la audiencia que se publicó se cumplió ya en la especie, misma que como se indicó, fue atendida por las Aerolíneas.

Añaden las Aerolíneas que la consulta debe ser remitida por oficio de forma individual a cada entidad, esto, en consonancia con lo dispuesto a los artículos 217, 218, 220 y 239 de la Ley General de la Administración Pública e indica que "***Para cumplir con lo ordenado, el legislador dispuso que la consulta se debe comunicar a entidades representativas de intereses corporativos o generales".***

No halla este Consejo Técnico mérito en la normativa citada, toda vez, que la Administración ha cumplido conforme a derecho corresponde, al realizar la publicación de la audiencia pública, la cual, resulta trascendente en la tramitación de actos de carácter general conforme lo dispone el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, acto en el cual, se facilitó a los interesados, el expediente administrativo respectivo.

Es importante traer a colación el dictamen de la Procuraduría General C-015-1999 del 18 de enero de 1999, en el que señaló sobre la distinción de los actos administrativos lo siguiente:

> *"De manera preliminar, es importante ubicar adecuadamente el tema que aquí se ha planteado, el cual la doctrina lo ha desarrollado dentro de la clasificación de los actos administrativos. Así, y a modo de ilustración inicial, téngase presente lo que en este sentido nos refiere Héctor Jorge Escola, quien cita en parte a Marienhoff, en los siguientes términos:*
>
> > *"Marienhoff, en forma clara y acertada, expresa que el acto administrativo es de alcance general "cuando la declaración (de voluntad) que lo constituye mira abstractamente a una pluralidad de personas o casos indeterminados o indeterminables". Este tipo de actos, así concebidos, halla su expresión en los "reglamentos".*
> > *(...)*
> > *Si los reglamentos son actos unilaterales de la administración que crean normas generales, y si su objeto es posibilitar la ejecución de las leyes y asegurar la administración y la prestación de los servicios públicos (lo que es tanto más visible en los reglamentos ejecutivos y autónomos), resulta fácil comprender, sobre esa base, que los reglamentos tienen una condición, sustancia y objeto que difiere básicamente de aquellas que son propias del acto administrativo de alcance individual o verdadero acto administrativo."* El resaltado es suplido.

La Tarifa de Seguridad Complementaria es aplicable a la generalidad de sujetos que reúnan condiciones de operación en el AIJS, tanto actuales operadores, como futuros que deseen constituir su operación en AIJS, por lo que es evidente en sí mismo que la tarifa, o el ajuste a la misma como es el caso presente, es de aplicación a un grupo de sujetos indeterminados, y por ende, un acto del alcance general; por tanto considera este Consejo

Técnico que el procedimiento de audiencia llevado a cabo no genera afectación o vicio sustancial alguno; también, no comprende este Consejo Técnico en que podría haberles causado indefensión la supuesta falta de una comunicación particular, si al fin y al cabo las gestionantes atendieron la audiencia ejerciendo su derecho de oposición a la luz del artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública.

Se aclara que el acto administrativo aprobado por el CETAC en la Sesión Ordinaria 64-2021 es un acto preparatorio, por lo que la aprobación preliminar del ajuste a la Tarifa de Seguridad Complementaria no tiene efectos jurídicos; una vez valorados los planteamientos de oposición durante esta fase preparatoria y, de no encontrarse elementos de derecho y técnicos que ameriten la suspensión de la propuesta, el procedimiento ulterior, a seguir es la ratificación por parte del CETAC, la publicación del decreto y su aplicación.

C.- Del ajuste tarifario

Las referidas aerolíneas señalan una supuesta improcedencia del aumento tarifario por razones de competitividad de la operación del AIJS en el marco de las afectaciones en la industria por la propagación del virus COVID-19; sin embargo, llama la atención al CETAC que en el documento de oposición, las gestionantes no aportan ningún estudio, cálculo o cifra alguna que evidencie que la tarifa pueda causar algún tipo de afectación a las aerolíneas, reiterando que la implementación de la tarifa es para la recuperación de costos.

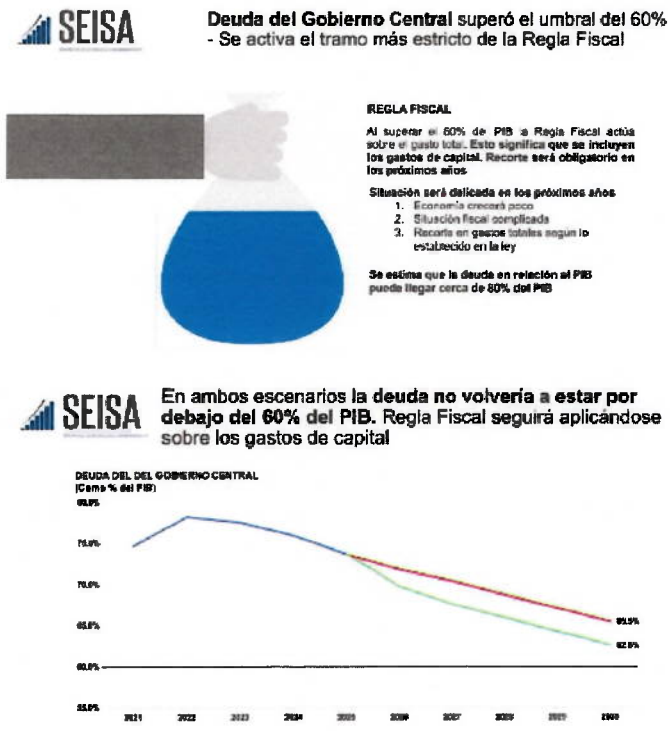
Es importante señalar que en la tramitación del ajuste se evaluaron distintos escenarios, siendo la opción aprobada la más conveniente; además, como cualquier otra tarifa asociada a servicios prestados en el AIJS, estará siempre sujeta a la verificación de costos y los impactos en la competitividad que cada actualización, inclusión y/o propuesta conlleva.

Asimismo, las gestionantes transcriben algunos comentarios vertidos por el Órgano Fiscalizador en torno al tema de la Seguridad Complementaria; en ese orden de ideas, se trae a colación la fundamentación que el Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador, realizó mediante el oficio CETAC-OFGI-OF-FIN-0267-2021 de fecha 08 de noviembre de 2021, sobre la tarifa complementaria de seguridad:

> *"Si bien el efecto de la pandemia todavía se mantiene, ya son diferentes los indicadores de pasajeros que se tienen actualmente en el AIJS en comparación con los que se manejaban a principio de año.*
>
> *Ya que esta baja en el flujo de pasajeros, no solo afecto al AIJS, sino en el resto de los aeropuertos de Costa Rica, lo cual tuvo una afectación muy negativa en las finanzas de la DGAC, lo que tuvo un efecto multiplicador, producto de las diferentes medidas de mitigación y apoyo a las aerolíneas que desarrollo el CETAC, no solo durante el 2020, sino también durante del 2021, lo cual abarcó la suspensión y reducción del cobro de las tarifas aeroportuarias y del edificio terminal, lo cual benefició enormemente los planes de reactivación de vuelos de las aerolíneas a suelo costarricense.*
>
> *Esto sin dejar de mencionar el pago directo, que realizó el CETAC por aproximadamente US$29 millones al Gestor, por cancelación de las obras del lado sur del AIJS, evitando así el trasladado de estas obras a tarifas y por consiguiente el aumento del mismo.*

Esta situación de baja en los ingresos de la DGAC, se viene a agravar por la implementación de la Regla Fiscal durante el 2021 y el crecimiento del déficit fiscal del Gobierno Central, ya que por los próximos 5 años enfrentará serias limitantes a nivel presupuestario, ya que su presupuesto tendrá una tendencia a la baja durante ese periodo de tiempo, razón por la cual le sería imposible al CETAC, el poder subvencionar parcial o totalmente la tarifa de seguridad complementaria, esta situación que también abarca al Ministerio de Seguridad, por lo que se hace imposible el poder tener todo el personal necesario de SVA para los puestos de control y garantizar el flujo ágil y oportuno de los pasajeros en el AIJS, siendo este un problema que se ha venido solucionando con el personal adicional contratado por el Gestor, para brindar este servicio, cuyo costo se recupera por medio de la tarifa de seguridad complementaria.

Esto se agrava a futuro, ya que la deuda del Gobierno Central superó el 60% y se activa el tramo más estricto de la Regla Fiscal.



Siendo que este nivel de endeudamiento, la regla fiscal también se aplicará sobre los gastos de capital y se mantendrá en niveles altos por los próximos años.

Razón por la situación financiera de la DGAC a futuro se ve prácticamente imposibilitada a nivel presupuestario, en lograr mantener el Servicio de Seguridad Complementaria en el

AIJS, sin el cobro de una tarifa con la cual se recupere el costo del servicio brindado en el AIJS.

Por lo anteriormente indicado, se debe rechazar la oposición de las compañías AVIANCA COSTA RICA, TACA INERNACIONAL AIRLINES, ISLEÑA INVERSIONES, S.A., AVIATECA, S.A., al incremento en la Tarifa de Seguridad Complementaria del AIJS".

En relación con el criterio de la Inspección Técnica de Operaciones del Órgano Fiscalizador al que hacen referencia, emitido a través del oficio CETAC-OFGI-OPS-OF-038-2021, en el que se señaló lo siguiente:

"El mismo OFGI a través del Inspector de Operaciones coincide con nuestro criterio de que la seguridad en el punto de acceso a la nueva Estación de Bomberos debe ser provista por el Servicio de Vigilancia Aérea. Van más allá y manifiestan que toda la seguridad debería volver al control del SVA y que se debe coordinar lo necesario para que SVA retome el control de todos los puestos."

Para efectos aclaratorios, se le hace saber a las Aerolíneas que, el referido criterio fue emitido en virtud de una solicitud de prórroga del contrato de seguridad complementaria.

En el tema del ajuste a la Tarifa Servicios Adicionales de Seguridad Complementaria, el Inspector Técnico de Operaciones se apartó del criterio originalmente vertido, y en su lugar, emitió el oficio No. CETAC-OFGI-OPS-OF-054-2021 del 12 de agosto de 2021, mediante el cual, esa Inspección Técnica de Operaciones, a raíz del cuadro fáctico que se presenta para la atención de los servicios de seguridad, específicamente por a la falta del personal por parte del Ministerio de Seguridad y sus dependencias en los puestos de control de accesos, incluyendo la Estación de Bomberos y, la falta de recursos por parte del CETAC-DGAC, requeridos para el pago de esos servicios de inspección y control de acceso que actualmente son cubiertos por empresas de seguridad privada, y dada la responsabilidad ante la OACI, no quedó otra alternativa que aprobar el ajuste de incremento a la tarifa de seguridad complementaria para continuar brindando el servicio de inspección en los puestos de control de acceso del AIJS.

Dentro de las conclusiones y recomendaciones emitidas por el Inspector de Operaciones se indican:

Conclusión.

Con base en lo consignado en los antecedentes, las consideraciones expuestas y la documentación presentada por el Gestor, para fundamentar la presente solicitud, se puede concluir, desde el ámbito de competencia de la Inspección Técnica de Operaciones y Seguridad, lo siguiente:

1.-) Que tanto el Ministerio de Seguridad Pública, como sus dependencias: la Dirección General del Servicio de Servicio de Vigilancia Aérea y la Jefatura de la Policia de Seguridad Aeroportuaria del AIJS, han señalado que no tienen la capacidad para cubrir el nuevo puesto de control de acceso ubicado en las nuevas instalaciones del SEI -Servicio de Extinción de Incendios-.

2.) Que ni el CETAC, ni la DGAC, cuentan con el presupuesto necesario para seguir cubriendo el costo del servicio de inspección que se realiza actualmente en los puestos de control de acceso por parte de la seguridad complementaria, menos el nuevo puesto de control de accesos del SEI denominado PAPA 7.

3.) Que, para cubrir a futuro el costo que representa el servicio de inspección en ellos puestos de control de acceso en la forma actualmente contratada, más el nuevo puesto de control de acceso de acceso -PAPA7-, ubicado en las nuevas instalaciones del SEI, en la forma requerida y en horario de 24/7 durante los 365 dia del año, según se consigna en el oficio GO-OP-21-673; de las tres alternativas propuestas por el Gestor, la alternativas número uno suple las necesidades operativas que demanda este puesto. De tal forma que la tarifa actual de US$ 0.31, se incrementaría en US$ 0.24, para situar la nueva tarifa en US$ 0.55, con una proyección total de pasajeros al año 2022 de 3.069.444.00; siendo el costo del servicio anual estimado en la suma de US$ 1.688.191.58 (Un millón seiscientos ochenta y ocho mil ciento noventa y un dólares, con cincuenta y ocho centavos)

(...)
Recomendación.

Así las cosas, se recomienda al Inspector General, dentro del ámbito estricto de la competencia de esta Unidad Técnica de Operaciones y Seguridad, proseguir con las diligencias de aprobación ante el Consejo Técnico de Aviación Civil –CETAC- de la propuesta presentada por el Gestor, mediante los oficios GO-OP-21-566, GO-OP-21-584, y complementada con el oficio No. GO-OP-21-673, con la finalidad de generar los fondos necesarios a través del incremento de la "Tarifa para la Implementación de la Seguridad Complementaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", que permitan cubrir la totalidad de los costos del servicio, más el nuevo puesto del control de acceso Papa 7, ubicado en la nueva estación de Bomberos -SEI- en el AIJS-....

La recomendación de marras se mantiene vigente a la fecha, por no haberse variado la situación fáctica que sirvió de fundamento y motivo"

Lo anterior externado mediante oficio CETAC-OFGI-OPS-OF-086-2021 del 29 de octubre de 2021.

Siendo esa última recomendación parte del fundamento técnico que se tomó en consideración para la aprobación del ajuste tarifario de la Tarifa de Seguridad Complementaria.

Entendemos la situación de fuerza mayor provocada por el Covid 19, con impacto negativo a nivel global y, efectos en las finanzas del Estado como bien los señala el Asesor Financiero; no obstante la Administración tiene el deber de asegurar la continuidad y la eficiencia del servicio aeroportuario, así como su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen, según el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública; por lo que, el ajuste a la Tarifa de Seguridad Complementaria resulta la opción más viable para no desmejorar el servicio, sin afectación a la seguridad aeroportuaria; esto, en virtud de la limitación presupuestaria que tendrá la institución para poder financiar los reembolsos al Gestor por concepto

de seguridad complementaria; además, es importante indicar que dicha tarifa, se encuentra debidamente valorada y sustentada en los costos del servicio.

Como en todas las situaciones en las cuales las tarifas se ven afectadas, la Administración previo a su aprobación, realiza una valoración concienzuda de los distintos escenarios que cada actualización, inclusión y/o propuesta conlleva, dentro de los cuales destaca el tema de la competitividad; además, se aclara que este proceso no corresponde a una nueva tarifa, sino, a un ajuste a la tarifa ya existente, cuyos antecedentes y fundamentación fueron puestos a disposición de los interesados.

Se reitera que la tarifa por este servicio de Seguridad Complementaria en los puestos de control de acceso del AIJS, es un ingreso reservado para el Consejo Técnico de Aviación Civil, en virtud de que la Dirección General de Aviación, es la que tiene la responsabilidad de supervisar y fiscalizar la prestación del servicio y el costo asociado, por tanto, no es ingreso distribuible con el Gestor.

Con respecto a cada una de las peticiones trazadas por las gestionantes, este Consejo Técnico procede a indicar:

> ***"Que se anule todo lo actuado, incluyendo el aumento en la tarifa propuesto, en tanto el procedimiento de consulta tiene vicios de nulidad".***

Se reitera a las gestionantes que el procedimiento de consulta no tiene vicios de nulidad, toda vez que la publicación conforme lo dispone el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública fue general para todos los interesados, incluyendo por supuesto a las Líneas Aéreas, las que han tenido la posibilidad de realizar las observaciones y alegatos – como por ejemplo ALA- y ejercer las acciones que han estimado realizar , como en forma conjunta las Líneas Aéreas de interés (Avianca Costa Rica S.A., Taca Internacional Airlines S.A, Aviateca S.A. e Isleña de Inversiones Sociedad Anónima S.A. de Capital Variable Isleña Airlines).

> ***"Se deje sin efecto el procedimiento de consulta pública, en tanto no ha sido publicada la redacción propuesta del borrador de decreto ejecutivo****, ni tampoco existe certeza sobre el pliego tarifario objeto de consulta".*

Se le hacer saber a las gestionantes que lo que actualmente se tramita es una modificación a la tarifa inicialmente aprobada, por las razones que desde el punto de vista financiero se establecieron; es decir, que no es una nueva tarifa, sino, solo es un ajuste a la tarifa existente. Además, una vez sea publicado el respectivo Decreto Ejecutivo, se les otorgará a los operadores aéreos un plazo de 90 días hábiles, para la implementación del ajuste de la tarifa de Seguridad Complementaria en los boletos aéreos respectivos, plazo que regirá a partir a partir del día siguiente de su publicación.

> *"Se desista de realizar cualquier aumento en las tarifas mientras perdure la crisis generada por la pandemia".*

Esto no puede ser de recibo, ya que, resulta necesario a falta de presupuesto, dar continuidad (continuidad *de los servicios públicos*) a la prestación de los servicios de seguridad privada contratada, y en las condiciones actuales, no es posible cancelar su costo, por eso resulta imprescindible el ajuste publicado.

Finalmente, como se ha indicado, la determinación del alcance del proyecto tarifario es materia reservada y de exclusiva competencia de la autoridad aeronáutica, a quien corresponde determinar cuál es el alcance que mejor garantiza la satisfacción del interés público.

Por las consideraciones ampliamente detalladas en este documento, ha quedado acreditado para la Administración que el proyecto en el alcance que actualmente se cursa, es la forma óptima de garantizar la plena satisfacción del interés público, por ende, la relación del mismo con la tarifa propuesta resulta también razonable según el sustento técnico y económico que abunda en el expediente de tramitación del proyecto.

POR TANTO

Con fundamento en las facultades que los artículos 2, 5, y 10 de la Ley No. 5150 del 14 de mayo del año 1973 y sus reformas "Ley General de Aviación Civil", en relación con las competencias otorgadas en la Ley General de la Administración Pública, de conformidad con las consideraciones de hecho y de derecho expuestas, en relación con las oposiciones presentadas al ajuste de la tarifa de Seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo.

EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
RESUELVE:

6- Rechazar la presente acción de oposición presentado las aerolíneas: Avianca Costa Rica S.A., Taca International Airlines S.A., Aviateca S.A., y, Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable Isleña Airlines, representadas por la Licda. Alina Nassar Jorge del Bufete Nassar Abogados, por cuanto:

   a. No se observan vicios de nulidad en los procedimientos seguidos que causen perjuicio alguno a los accionantes.

   b. No se aportaron estudios comparativos, análisis financieros, y/o estadísticas que sustenten sus manifestaciones y la posible afectación del ajuste de la tarifa en las operaciones de los operadores aéreos.

   c. De la Audiencia Pública efectuada a la luz del artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, las aerolíneas no determinan el perjuicio y/o quebrando en los derechos de defensa reconocidos para el Administrado.

7- Mantener el cálculo del ajuste a la Tarifa para implementación de la Seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo, conforme lo dispuesto en el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021.

8- Otorgar a los operadores aéreos un plazo de noventa (90) días naturales para la implementación del ajuste de la tarifa de Seguridad Complementaria en los boletos aéreos respectivos, el cual, correrá a partir del día siguiente de la Publicación del respectivo Decreto Ejecutivo.

ACTA No. 91-2021

NOTIFÍQUESE. A las Aerolíneas Avianca Costa Rica S.A., Taca International Airlines S.A., Aviateca S.A., y, Isleña de Inversiones Sociedad Anónima de Capital Variable Isleña Airlines, a través de su representante Licda. Alina Nassar Jorge del Bufete Nassar Abogados en los medios señalados al efecto.

COMUNÍQUESE. Al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS.

Cordialmente,

Olman Elizondo
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 91-2021

Anexo N° 4

No. 198-2021. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES – CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL. SAN JOSE, A LAS 18:00 HORAS DEL DIA 6 DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTIUNO

Se conoce acción de oposición de fecha 28 de septiembre del 2021, presentado por el representante de la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales ("ALA") en contra del ajuste a la implementación de la tarifa de Seguridad Complementaria en el AIJS, establecido en un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo.

RESULTANDO

1.- Que, para los efectos de sufragar los costos de los Servicios de Seguridad Complementaria, mediante el artículo tercero de la Sesión extraordinaria 73-2019 del 09 de octubre del 2019, se estableció una tarifa de $0.31 por pasajero entrando/saliendo; publicada en La Gaceta 124 del jueves 28 de mayo de 2020.

2.- Que el CETAC instruyó al Órgano Fiscalizador para que "*estudie, analice y presente una propuesta de ajuste a la tarifa de seguridad complementaria para el AIJS*". Lo anterior según Sesión Ordinaria No. 82-2020, artículo sétimo del 09 de noviembre de 2020.

3.- Que el Gestor con el fin de cubrir la totalidad de los costos del servicio más el nuevo requerimiento del puesto de seguridad -PAPA7- para la nueva estación de Bomberos, sometió ante el Órgano Fiscalizador varios escenarios de incremento de la tarifa complementaria actual, que permitieran lograr generar los fondos para suplir el servicio; lo anterior según oficio GO-OP-21-566 de fecha 12 de agosto del año.

4. Que una vez analizada la propuesta por parte del Órgano Fiscalizador, el CETAC acordó mediante el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021 lo siguiente:

7- *Aprobar el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para que se fije en US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo, la cual contempla la prestación de los servicios de seguridad complementaria dentro del horario de las 04:00 horas a las 16:00 horas por día, durante los 365 días del año, en todos los puestos de control de accesos (inspección de vehículos, empleados y viajeros en el AIJS), con excepción de los puestos de inspección de pasajeros PAPA 15 y PAPA 15 A ubicados en la terminal principal. Asimismo, contempla el servicio de revisión de equipaje facturado en la terminal doméstica en horario de 12 horas diarias durante los 365 días del año; el puesto de control de acceso de pasajeros denominado PAPA 27, en horario de 12 horas diarias durante los 365 días de año; si como el puesto de control de acceso denominado PAPA 26 en horario de 24 horas diarias durante los 365 días del año. Además, contempla el servicio de seguridad en el nuevo puesto de control de acceso de bomberos denominado PAPA 7, en un horario de 24 horas durante los 365 días del año.*

8- *Proceder con la publicación en La Gaceta del aviso de audiencia a los interesados, para que se refieran sobre el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria.*

9- La tarifa de seguridad complementaria es un ingreso reservado para el Consejo Técnico de Aviación Civil".

5.- Que en La Gaceta No. 176 del 14 de setiembre de 2021 se publicó la Audiencia pública, a efecto de que los interesados se refirieran al ajuste de la ***Tarifa para la implementación de la seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo,*** conforme lo dispuesto en el punto segundo del acuerdo trasanterior.

6.- Que dentro del plazo de audiencia, el Sr. RAFAEL SÁNCHEZ ARROYO en su condición de Presidente con Facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma, de la "Asociación de Líneas Aéreas Internacionales, **("ALA")**, presentó documento de posición de fecha 28 de setiembre de 2021, al cual, adjunta el criterio respectivo; ingresado en ventanilla única de la D.G.A.C No. 2215-2021-E de fecha 28 de setiembre del año en curso.

7.-Que la Unidad AVSEC-FAL, como Unidad encomendada en la supervisión y fiscalización de esos servicios adicionales de seguridad complementaria ha mantenido un seguimiento a las actividades y servicios brindados por la empresa de seguridad suplementaria, los cuales, hasta la fecha se han prestado a entera satisfacción por dicha Unidad de inspección de seguridad.

CONSIDERANDO

1.- Sobre la admisibilidad de la acción de oposición planteada. Realizado el estudio de admisibilidad se concluye admitida la oposición suscrita por ALA, por cuanto se acredita que la misma fue presentada el día 28 de setiembre del año 2021, dentro del plazo conferido para la audiencia.

2.- Sobre los armentos de la acción de oposición presentada por ALA: En relación con los argumentos y consideraciones expuestos en el documento de posición presentado por ALA, en contra del ajuste a la tarifa para la seguridad complementaria en el AIJS, aprobado por el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 23 de agosto del 2021.

De forma resumida, ALA manifiesta su Oposición frontal a la creación de la nueva tarifa y solicita:

> *"se lleve a cabo un esfuerzo adicional con el concurso de los jerarcas de los Ministerios relacionados, a fin de gestionar el recurso humano necesario para lograr que el Servicio de Vigilancia Aérea pueda ser dotado del personal suficiente y requerido para reasumir cuanto antes las funciones de seguridad que le corresponden en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría",*

Lo anterior, según señala:

> "con el fin de *"eliminar de manera definitiva esta tarifa cuya idea surgió como una propuesta* ***transitoria muy breve*** *y de buena voluntad como cooperación público-privada. Adicionalmente, podría explorarse como posibilidad la aplicación del criterio jurídico del asesor legal del OFGI que admite que el CETAC puede asumir total o parcialmente el costo*

de esta tarifa mientras exista, para no afectar la competitividad del destino ni del AIJS en particular".

Sobre el particular este Consejo Técnico de Aviacion Civil procede a señalar:

A.- **Del Ajuste Tarifario de Seguridad Complementaria**

Con fundamento en la Ley General de Aviación Civil, en sus artículos 10 párrafo IV y 166 el Consejo Técnico de Aviación Civil tiene la potestad de conocer, resolver y fijar las tarifas relativas a toda clase de servicios y facilidades aeroportuarias propiedad del Estado y las actividades relacionadas con la Aviación Civil.

Asimismo, es competencia de la autoridad aeronáutica asegurar la protección y salvaguardia de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público, las aeronaves y en las instalaciones de los aeropuertos internacionales y nacionales, contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo, en concordancia con las normas aeronáuticas internacionales y nacionales ya dispuestas por la Autoridad Competente.

Si bien, las acciones llevadas en la implementación de una tarifa para cubrir algunos puestos de seguridad, obedeció inicialmente a la falta de personal de Seguridad Aeroportuaria; ahora, además de persistir tal situación, se suma la afectación producto del Covid-19, que ha repercutido de forma negativa en las finanzas de la D.G.A.C; por lo que el ajuste tarifario propuesto, viene a ser una medida para lograr la continuidad del servicio que se ha mantenido hasta la fecha; mismo, que ha permitido coadyuvar con los servicios de seguridad complementaria.

Por su parte, el artículo 164, inciso a) de la Ley General de la Aviación Civil, califica de interés público la protección de la seguridad en el transporte aéreo:

> *"Artículo 164.- Al ejercer el Consejo Técnico de Aviación Civil sus facultades respecto a la fijación y aplicación de tarifas para el transporte aéreo, tomará en consideración, entre otros, los siguientes factores:*
> *a) El interés público de garantizar al transporte su ejecución adecuada, eficiente y con la máxima protección de seguridad posible para las personas y las mercancías... ".*

Viene de lo anterior que las determinaciones a las que ha arribado el CETAC sobre la tarifa que aquí se discute, se fundan en el ordenamiento jurídico y su bloque de legalidad, y se motivan por la necesidad de generar una solución a una problemática, sin afectación en la calidad de servicio que reciben los pasajeros del AIJS y que podría traducirse en afectaciones graves a la industria turística nacional, con sus respectivas consecuencias no solo para la economía nacional sino incluso para las mismas aerolíneas y demás actores que perciben beneficios por la actividad que desarrollan en el AIJS.

En el planteamiento, ALA sólo realiza un detalle de los antecedentes en relación con la aprobación de la Tarifa inicial de Seguridad Complementaria; argumentos que no suponen impedimento para la continuación del trámite de publicación del ajuste de la Tarifa Seguridad Complementaria que aquí se discute, por lo que, se

considera que ninguna de esas manifestaciones se concreta como una oposición al trámite, sino que se expresan como meras apreciaciones de ALA sobre aspectos de conveniencia mas no de legalidad sobre el tema.

Además, no se aportan estudios comparativos, análisis financieros, y o estadísticas para sustentar su tesis sobre la posible afectación del ajuste de la tarifa en las operaciones del gremio que representa; más bien, hace hincapié de un período de transición de al menos 90 días en caso de aprobación del ajuste tarifario; plazo que efectivamente este Consejo Técnico tiene presente en aspectos tarifarios; como bien lo puede apreciar ALA para la tarifa inicial de Seguridad Complementaria, publicada en La Gaceta No. 124 del 28 de mayo de 2020, en la cual, se otorgó a los operadores un plazo de 90 días naturales contados a partir del día siguiente de la publicación del decreto, para la implementación de la tarifa en los boletos aéreos respectivos.

B.- Del Criterio de la Inspección Técnica de Operaciones:

Sobre el criterio de la Inspección Técnica de Operaciones del Órgano Fiscalizador al que ALA hace referencia, emitido a través del oficio CETAC-OFGI-OPS-OF-038-2021, en el que se señaló lo siguiente:

> *"El mismo OFGI a través del Inspector de Operaciones coincide con nuestro criterio de que la seguridad en el punto de acceso a la nueva Estación de Bomberos debe ser provista por el Servicio de Vigilancia Aérea. Van más allá y manifiestan que toda la seguridad debería volver al control del SVA y que se debe coordinar lo necesario para que SVA retome el control de todos los puestos."*

Para efectos aclaratorios, se le hace saber a ALA que, el referido criterio fue emitido en virtud de una solicitud de prórroga del contrato de seguridad complementaria.

Sobre el tema de modificación de la Tarifa Servicios Adicionales de Seguridad Complementaria, el Inspector Técnico de Operaciones se apartó del criterio originalmente vertido, y en su lugar, emitió el oficio No. CETAC-OFGI-OPS-OF-054-2021 del 12 de agosto de 2021, mediante el cual, esa Inspección Técnica de Operaciones, a raíz del cuadro fáctico que se presenta para la atención de los servicios de seguridad, específicamente por a la falta del personal por parte del Ministerio de Seguridad y sus dependencias en los puestos de control de accesos, incluyendo la Estación de Bomberos y, la falta de recursos por parte del CETAC-DGAC, requeridos para el pago de esos servicios de inspección y control de acceso que actualmente son cubiertos por empresas de seguridad privada, y dada la responsabilidad ante la OACI, no quedó otra alternativa que aprobar el ajuste de incremento a la tarifa de seguridad complementaria para continuar brindando el servicio de inspección en los puestos de control de acceso del AIJS.

.

Dentro de las conclusiones y recomendaciones emitidas por el Inspector de Operaciones se indican:

Conclusión.

> *Con base en lo consignado en los antecedentes, las consideraciones expuestas y la documentación presentada por el Gestor, para fundamentar la presente solicitud, se puede concluir, desde el ámbito de competencia de la Inspección Técnica de Operaciones y Seguridad, lo siguiente:*

1.-) Que tanto el Ministerio de Seguridad Pública, como sus dependencias: la Dirección General del Servicio de Servicio de Vigilancia Aérea y la Jefatura de la Policia de Seguridad Aeroportuaria del AIJS, han señalado que no tienen la capacidad para cubrir el nuevo puesto de control de acceso ubicado en las nuevas instalaciones del SEI -Servicio de Extinción de Incendios-.

2.) Que ni el CETAC, ni la DGAC, cuentan con el presupuesto necesario para seguir cubriendo el costo del servicio de inspección que se realiza actualmente en los puestos de control de acceso por parte de la seguridad complementaria, menos el nuevo puesto de control de accesos del SEI denominado PAPA 7.

3.) Que, para cubrir a futuro el costo que representa el servicio de inspección en ellos puestos de control de acceso en la forma actualmente contratada, más el nuevo puesto de control de acceso de acceso -PAPA7-, ubicado en las nuevas instalaciones del SEI, en la forma requerida y en horario de 24/7 durante los 365 dia del año, según se consigna en el oficio GO-OP-21-673; de las tres alternativas propuestas por el Gestor, la alternativas número uno suple las necesidades operativas que demanda este puesto. De tal forma que la tarifa actual de US$ 0.31, se incrementaría en US$ 0.24, para situar la nueva tarifa en US$ 0.55, con una proyección total de pasajeros al año 2022 de 3.069.444.00; siendo el costo del servicio anual estimado en la suma de US$ 1.688.191.58 (Un millón seiscientos ochenta y ocho mil ciento noventa y un dólares, con cincuenta y ocho centavos)

(...)
Recomendación.

Así las cosas, se recomienda al Inspector General, dentro del ámbito estricto de la competencia de esta Unidad Técnica de Operaciones y Seguridad, proseguir con las diligencias de aprobación ante el Consejo Técnico de Aviación Civil –CETAC- de la propuesta presentada por el Gestor, mediante los oficios GO-OP-21-566, GO-OP-21-584, y complementada con el oficio No. GO-OP-21-673, con la finalidad de generar los fondos necesarios a través del incremento de la "Tarifa para la Implementación de la Seguridad Complementaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", que permitan cubrir la totalidad de los costos del servicio, más el nuevo puesto del control de acceso Papa 7, ubicado en la nueva estación de Bomberos -SEI- en el AIJS-....

La recomendación de marras se mantiene vigente a la fecha, por no haberse variado la situación fáctica que sirvió de fundamento y motivo"

Lo anterior externado mediante oficio *CETAC*-OFGI-OPS-OF-086-2021 del 29 de octubre de 2021.

Siendo esa última recomendación parte del fundamento técnico que se tomó en consideración para la aprobación del ajuste tarifario de la Tarifa de Seguridad Complementaria.

C.- Del criterio Técnico Financiero:

Sobre la oposición presentada por ALA el Área Financiera del Órgano Fiscalizador fundamenta el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria con el siguiente criterio:

> *"Desde el punto de vista financiero y a las observaciones realizadas por ALA, se pueden destacar los siguientes comentarios realizados:*

Pero quizá lo más rescatable y valioso de este criterio legal resida en la parte final del criterio en que indica que ***"el CETAC cuenta con la posibilidad de subvencionar parcial o totalmente la tarifa con el fin de que el incremento de esta no influya negativamente en la decisión de viajar de los pasajeros; sin embargo, estas posibilidades deben pasar por un análisis de costo beneficio y disponibilidad presupuestaria"***.

> *Sobre este aspecto, es de suma importancia recordar las limitaciones presupuestarias que enfrente actualmente la Dirección General de Aviación Civil por las nuevas regulaciones impuestas por la Regla Fiscal, en donde por los próximos 5 años enfrentará serías limitantes a nivel presupuestario, ya que su presupuesto tendrá una tendencia a la baja durante ese periodo de tiempo, razón por la cual le sería imposible al CETAC, el poder subvencionar parcial o totalmente la tarifa de seguridad complementaria.*
>
> *Situación que también enfrenta el Ministerio de Seguridad y fue parte de las conclusiones a las que se llegó, en las diferentes reuniones sostenidas.*

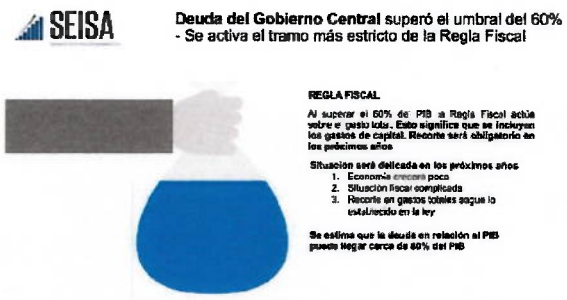
Que, en virtud de que se ha agotado la posibilidad de que el Ministerio de Seguridad Pública reasuma la responsabilidad de operar integramente los puestos de control de acceso, con excepción de los puestos de control de acceso de pasajeros y equipaje de mano, y el de transbordo, denominados por su orden Papa 15 y Papa 15A; y siendo que el CETAC DGAC, no cuentan en la actualidad con los recursos que se requieren para el pago del servicio de inspección en los puestos de control de acceso por parte de empresas de seguridad privada, y dada su responsabilidad ante la OACI, no queda otro camino que considerar la presente propuesta del Gestor para que se incremente la tarifa de seguridad complementaria para continuar brindando el servicio de inspección en los puestos de control de acceso del AIJS, muy a pesar del criterio inicialmente vertido, por la Inspección del Operaciones.

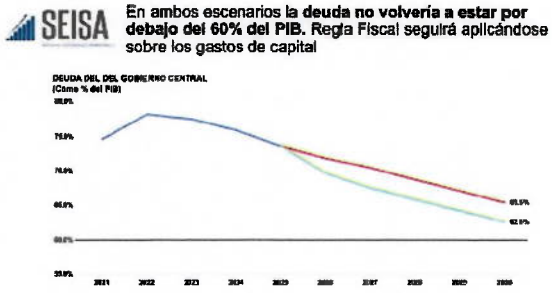
> *La Asociación de Líneas Aéreas, realiza una recomendación a la institución, a fin de continuar con las gestiones correspondiente a fin de poder lograr en algún momento, el contar con el recurso humano correspondiente a fin de que todos los puestos sean custodiados por SVA.*

Es importante que ese Consejo Técnico lleve a cabo un esfuerzo adicional con el concurso de los jerarcas de los Ministerios relacionados, a fin de gestionar el recurso humano necesario para lograr que el Servicio de Vigilancia Aérea pueda ser dotado del personal suficiente y requerido para reasumir cuanto antes las funciones de seguridad que le corresponden en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en concordancia con el criterio técnico del Inspector de Operaciones del OFGI.

Así, se podrá eliminar de manera definitiva esta tarifa cuya idea surgió como una propuesta ***transitoria muy breve*** y de buena voluntad como cooperación público-privada. Adicionalmente, podría explorarse como posibilidad la aplicación del criterio jurídico del asesor legal del OFGI que admite que el CETAC puede asumir total o parcialmente el costo de esta tarifa mientras exista, para no afectar la competitividad del destino ni del AIJS en particular.

Situación que a futuro se ve difícil de cumplir por parte del Gobierno, ya que la deuda del Gobierno Central superó el 60% y se activa el tramo más estricto de la Regla Fiscal.





Siendo que este nivel de endeudamiento, la regla fiscal también se aplicará sobre los gastos de capital y se mantendrá en niveles altos por los próximos años.

Por último, si es importante tomar en cuenta lo solicitado por ALA, un transitorio de 90 días para la entrada en vigencia del ajuste en la tarifa a fin de que las aerolíneas puedan realizar los ajustes correspondientes en sus sistemas de facturación:

Resulta rescatable que se tenga presente la necesidad imperiosa de que si se da finalmente un cambio en la tarifa se otorgue un período de al menos 90 días luego de su publicación en La Gaceta para su final entrada en vigencia, de manera que se puedan ajustar los sistemas y el código IATA asignado sea debidamente modificado, para evitar perjuicios a las aerolíneas por realizar un cobro inferior a la posterior obligación de pago.

Solicitamos de manera enfática que no se omita esta importante consideración en la redacción final del decreto a publicar.

Por lo anteriormente indicado, se debe rechazar la oposición de la Asociación de Líneas Aéreas, al incremento en la Tarifa de Seguridad Complementaria del AIJS".

De acuerdo a la situación de fuerza mayor provocada por el Covid 19, con impacto negativo en las finanzas del Estado como bien los señala el Asesor Financiero y con fundamento del deber de la Administración de asegurar la continuidad y la eficiencia del servicio aeroportuario, así como su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen, según el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, el ajuste a la Tarifa de Seguridad Complementaria resulta la opción más viable para no desmejorar el servicio, sin afectación a la seguridad aeroportuaria; esto, en virtud de la limitación presupuestaria que tendrá la institución para poder financiar los reembolsos al Gestor por concepto de seguridad complementaria; además, es importante indicar que dicha tarifa, se encuentra debidamente valorada y sustentada en los costos del servicio.

Se reitera que la tarifa por este servicio de Seguridad Complementaria en los puestos de control de acceso del AIJS, es un ingreso reservado para el Consejo Técnico de Aviación Civil, en virtud de que la Dirección General de Aviación, es la que tiene la responsabilidad de supervisar y fiscalizar la prestación del servicio y el costo asociado, por tanto, no es ingreso distribuible con el Gestor.

Finalmente, como se ha indicado, la determinación del alcance del proyecto tarifario es materia reservada y de exclusiva competencia de la autoridad aeronáutica, a quien corresponde determinar cuál es el alcance que mejor garantiza la satisfacción del interés público.

Por las consideraciones ampliamente detalladas en este documento, ha quedado acreditado para la Administración que el proyecto en el alcance que actualmente se cursa, es la forma óptima de garantizar la plena satisfacción del interés público, por ende, la relación del mismo con la tarifa propuesta resulta también razonable según el sustento técnico y económico que abunda en el expediente de tramitación del proyecto.

POR TANTO

Con fundamento en las facultades que los artículos 2, 5, y 10 de la Ley No. 5150 del 14 de mayo del año 1973 y sus reformas "Ley General de Aviación Civil", en relación con las competencias otorgadas en la Ley General de la Administración Pública, de conformidad con las consideraciones de hecho y de derecho expuestas, en relación con las oposiciones presentadas al ajuste de la tarifa de Seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo.

EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
RESUELVE:

9- Rechazar el documento de posición presentado por el representante de **ALA** por cuanto, no aporta estudios comparativos, análisis financieros, y o estadísticas que sustenten sus manifestaciones y la posible afectación del ajuste de la tarifa en las operaciones del gremio que representa.

10- Mantener el cálculo del ajuste a la Tarifa para implementación de la Seguridad Complementaria en el AIJS, por un monto de US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo, conforme lo dispuesto en el artículo quinto de la sesión ordinaria 64-2021, del 23 de agosto del 2021.

11- Se otorga a los operadores aéreos un plazo de noventa (90) días naturales, contados a partir del día siguiente de la publicación del decreto, para la implementación del ajuste de la tarifa de Seguridad Complementaria en los boletos aéreos respectivos.

NOTIFÍQUESE. A la ALA en los medios señalados al efecto.

COMUNÍQUESE. Al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS.

Cordialmente,

Olman Elizondo
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 91-2021

Anexo N° 5

No. 199-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:16 horas del 6 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora María Gabriela Alfaro Mata, en calidad de apoderada especial, con el objetivo de brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares en la ruta San José, Costa Rica – México y viceversa.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 128-2020 del 6 de julio de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima renovación al certificado de explotación para brindar los servicios de Transporte Aéreo Internacional de vuelos regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, con una vigencia hasta el 6 de julio de 2035. Dicho certificado le permite operar las siguientes rutas:

1. San José – San Salvador y viceversa
2. San José – Guatemala y viceversa
3. San José – Panamá y viceversa
4. San José – Guatemala- Los Ángeles y viceversa
5. San José – San Salvador – J.F. Kennedy y viceversa
6. San José – San Salvador – Los Ángeles y viceversa
7. San José – San Salvador – Cancún y viceversa
8. San José – San Salvador – Toronto y viceversa
9. San José – Lima – Santiago de Chile y viceversa
10. San José – Bogotá y viceversa
11. San José – Miami y viceversa

Segundo: Que mediante escrito del 5 de abril de 2021, registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1782-2021-E del 10 de agosto de 2021, la señora María Gabriela Alfaro Mata, apoderada especial de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la ampliación al certificado de explotación de su representada, con el objetivo de brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares en la ruta: San José- México y viceversa, así como modificaciones al certificado de explotación actual, tales como, puntos más allá en la ruta San José-Guatemala-San José y flexibilidad operativa, según el bilateral entre Costa Rica y Estados Unidos. Asimismo, solicitó un permiso provisional de operación a partir del 31 de octubre de 2021.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0366-2021 del 13 de agosto de 2021, los señores Elmer Hernández Chaves y Luis González Arroyo, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron lo siguiente:

> "*Con relación a su oficio DGAGC-AJ-OF-1005-2021 por medio del cual solicita un criterio t técnico para el otorgamiento de ampliación al Certificado de Explotación, presentado por la*

empresa Avianca Costa Rica S.A., para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta San José, Costa Rica-México y viceversa".

"(...)

La Unidad de Aeronavegabilidad no tiene objeción técnica para que se le otorgue un permiso provisional de operación a partir del 31 de octubre 2021".

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU 1873-2021 del 17 de agosto de 2021, la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima solicitó separar la ampliación de la ruta San José-México-San José del resto de la solicitud, debido al carácter de urgencia del presente extremo; asimismo, comunicó que el inicio de operaciones en dicha ruta será a partir del 1 de diciembre de 2021.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1927-2021 del 27 de agosto de 2021, los señores Eric Sagrera Peña y Harold González Pizarro, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, en lo que interesa indicaron:

"De conformidad a su oficio de referencia donde solicita criterio técnico nos permitimos indicarle que la unidad de Operaciones Aeronáuticas no tiene objeción técnica para que:

1. Se amplié el CEX Avianca Costa Rica
2. Se otorgue un permiso provisional de operación de la ruta SJO-MEX-SJO a partir de la fecha propuesta por la Empresa AVCR".

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-140-2021 del 30 de agosto 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 ***AVIANCA COSTA RICA, S.A.,*** *la ampliación del certificado de explotación de acuerdo con el siguiente detalle:*

- ***Tipo de Servicio:*** *Transporte aéreo público regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo en la ruta San José- México y viceversa de acuerdo con las habilitaciones y limitaciones de operación que se establezcan en su certificado operativo.*

- ***Frecuencia: Diaria****, no obstante está podrá variar según las necesidades de la compañía.*

- ***Derechos de tráfico:*** *Hasta cuarta libertad del aire.*

- ***Aeropuertos:*** *Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO) y aeropuerto Internacional de la ciudad de México (MEX), y los aeropuertos alternos de acuerdo con los autorizados en las OpSpecs locales.*

- ***Equipo de vuelo:*** *El servicio será ofrecido con las aeronaves autorizadas e incorporadas en las especificaciones técnicas.*

- ***Vigencia:*** *Otorgar la ampliación del certificado de explotación hasta el 06 de julio del 2035, fecha de la vigencia del certificado de explotación.*

2. Conceder a la compañía Avianca Costa Rica, S.A., un primer permiso provisional de operación, amparados al artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, efectivo a partir del 01 de diciembre del 2021.

3. Autorizar a la empresa Avianca Costa Rica, S. A., los itinerarios en la ruta: San José – México – San José, según el siguiente detalle:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N° Vuelo	***Fecha de vigencia***		***Frec.***	***ETA LT***	***ETD LT***	***Ruta***	***Equipo***
	Inicia	***Termina***					
AV 0632	*01/12/2021*	*Nuevo aviso*	*Diario*		*12:30*	*SJO-MEX*	*El autorizado en las OpSpecs*
AV 0633				*15:45*		*MEX-SJO*	

Nota: ***Notas****: **1)** Los itinerarios aprobados hasta nuevo aviso, podrán ser sujeto de variaciones de acuerdo a necesidades operativas debidamente documentas por la administración del Aeropuerto. **2)** Solicitar a la compañía apegarse en sus operaciones a los itinerarios autorizados por el CETAC (Art. 175 LGAC). En caso contrario las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de Operaciones en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131. Se aclara que algunos días podrían variar la asignación de mostradores en el lobby del aeropuerto, dicha asignación se le dará a conocer oportunamente por Operaciones de AERIS. **3)** El itinerario rige siempre y cuando se cuente con un permiso provisional de operación o en su defecto cuente con el certificado de explotación.*

4. Registrar la información para la comercialización del servicio:

- *Dirección Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, terminal principal, segundo piso, Alajuela.*

- *Teléfono: 2437-3940*
- *Fax 2437-3982*
- *Página web: www.avianca.com.*
- *Correos: ricardo.calvo@avianca.com; manfred.viquez@avianca.com*
- *Horario de atención en aeropuerto: lunes a domingo de las 23:00 a las 17:00.*

***Nota**: Cualquier cambio en esta información deberá ser comunicada a la Unidad de Transporte Aéreo.*

5. Registrar a la compañía Servicio Terrestre Aéreo y Rampa S.A. (Star S. A.), como la compañía que prestará los servicios de asistencia en tierra.

6. La concesionaria deberá enviar mensualmente los datos estadísticos relacionados con su actividad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley General de Aviación Civil.

7. Autorizar a la compañía Avianca Costa Rica S.A., el registro de las tarifas, que aplicará en los servicios regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo:

Origin	*Destination*	*Fareclass*	*Currency*	*Base price*	*Advanced reservations/ticketing (CAT5)*	*Cabin*
MEX	*SJO*	*AEOB4GR9*	*USD*	*193.0*	*7 D*	*C*
MEX	*SJO*	*AEOB5GR9*	*USD*	*233.0*	*7 D*	*C*
MEX	*SJO*	*BEOB1BR9*	*USD*	*385.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*BEOB2BR9*	*USD*	*410.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*BEOB3BR9*	*USD*	*450.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*CEOB5BR9*	*USD*	*583.0*	*0 D*	*C*
MEX	*SJO*	*DEOB4DR9*	*USD*	*233.0*	*3 D*	*C*
MEX	*SJO*	*DEOB5DR9*	*USD*	*273.0*	*3 D*	*C*
MEX	*SJO*	*EEOB1BR9*	*USD*	*200.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*EEOB2BR9*	*USD*	*225.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*EEOB3BR9*	*USD*	*265.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*HEOB1BR9*	*USD*	*285.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*HEOB2BR9*	*USD*	*310.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*HEOB3BR9*	*USD*	*350.0*	*0 D*	*Y*
MEX	*SJO*	*JEOB4BR9*	*USD*	*413.0*	*0 D*	*C*
MEX	*SJO*	*JEOB5BR9*	*USD*	*453.0*	*0 D*	*C*

Origin	Destination	Fareclass	Currency	Base price	Advanced reservations/ticketing (CAT5)	Cabin
MEX	SJO	KEOB4BR9	USD	303.0	0 D	C
MEX	SJO	KEOB5BR9	USD	343.0	0 D	C
MEX	SJO	LEOB1BR9	USD	178.0	0 D	Y
MEX	SJO	LEOB2BR9	USD	203.0	0 D	Y
MEX	SJO	LEOB3BR9	USD	243.0	0 D	Y
MEX	SJO	MEOB1BR9	USD	335.0	0 D	Y
MEX	SJO	MEOB2BR9	USD	360.0	0 D	Y
MEX	SJO	MEOB3BR9	USD	400.0	0 D	Y
MEX	SJO	OEOB1BR9	USD	155.0	0 D	Y
MEX	SJO	OEOB2BR9	USD	180.0	0 D	Y
MEX	SJO	OEOB3BR9	USD	220.0	0 D	Y
MEX	SJO	PEOB1DR9	USD	133.0	3 D	Y
MEX	SJO	PEOB2DR9	USD	158.0	3 D	Y
MEX	SJO	PEOB3DR9	USD	198.0	3 D	Y
MEX	SJO	QEOB1BR9	USD	256.0	0 D	Y
MEX	SJO	QEOB2BR9	USD	281.0	0 D	Y
MEX	SJO	QEOB3BR9	USD	321.0	0 D	Y
MEX	SJO	TEOB1IS9	USD	56.0	14 D	Y
MEX	SJO	TEOB2IS9	USD	81.0	14 D	Y
MEX	SJO	VEOB1BR9	USD	228.0	0 D	Y
MEX	SJO	VEOB2BR9	USD	253.0	0 D	Y
MEX	SJO	VEOB3BR9	USD	293.0	0 D	Y
MEX	SJO	WZOB1BT9	USD	96.0	0 D	Y
MEX	SJO	WZOB2BT9	USD	121.0	0 D	Y
MEX	SJO	WZOB3BT9	USD	161.0	0 D	Y
MEX	SJO	YEOB3BR9	USD	530.0	0 D	Y
MEX	SJO	ZEOB1GR9	USD	113.0	7 D	Y
MEX	SJO	ZEOB2GR9	USD	138.0	7 D	Y
MEX	SJO	ZEOB3GR9	USD	178.0	7 D	Y
SJO	MEX	AEOB4GR9	USD	188.0	7 D	C
SJO	MEX	AEOB5GR9	USD	228.0	7 D	C

Origin	Destination	Fareclass	Currency	Base price	Advanced reservations/ticketing (CAT5)	Cabin
SJO	MEX	BEOB1BR9	USD	379.0	0 D	Y
SJO	MEX	BEOB2BR9	USD	404.0	0 D	Y
SJO	MEX	BEOB3BR9	USD	444.0	0 D	Y
SJO	MEX	CEOB5BR9	USD	573.0	0 D	C
SJO	MEX	DEOB4DR9	USD	223.0	3 D	C
SJO	MEX	DEOB5DR9	USD	263.0	3 D	C
SJO	MEX	EEOB1BR9	USD	194.0	0 D	Y
SJO	MEX	EEOB2BR9	USD	219.0	0 D	Y
SJO	MEX	EEOB3BR9	USD	259.0	0 D	Y
SJO	MEX	HEOB1BR9	USD	279.0	0 D	Y
SJO	MEX	HEOB2BR9	USD	304.0	0 D	Y
SJO	MEX	HEOB3BR9	USD	344.0	0 D	Y
SJO	MEX	JEOB4BR9	USD	403.0	0 D	C
SJO	MEX	JEOB5BR9	USD	443.0	0 D	C
SJO	MEX	KEOB4BR9	USD	293.0	0 D	C
SJO	MEX	KEOB5BR9	USD	333.0	0 D	C
SJO	MEX	LEOB1BR9	USD	172.0	0 D	Y
SJO	MEX	LEOB2BR9	USD	197.0	0 D	Y
SJO	MEX	LEOB3BR9	USD	237.0	0 D	Y
SJO	MEX	MEOB1BR9	USD	329.0	0 D	Y
SJO	MEX	MEOB2BR9	USD	354.0	0 D	Y
SJO	MEX	MEOB3BR9	USD	394.0	0 D	Y
SJO	MEX	OEOB1BR9	USD	149.0	0 D	Y
SJO	MEX	OEOB2BR9	USD	174.0	0 D	Y
SJO	MEX	OEOB3BR9	USD	214.0	0 D	Y
SJO	MEX	PEOB1DR9	USD	127.0	3 D	Y
SJO	MEX	PEOB2DR9	USD	152.0	3 D	Y
SJO	MEX	PEOB3DR9	USD	192.0	3 D	Y
SJO	MEX	QEOB1BR9	USD	250.0	0 D	Y
SJO	MEX	QEOB2BR9	USD	275.0	0 D	Y
SJO	MEX	QEOB3BR9	USD	315.0	0 D	Y

Origin	*Destination*	*Fareclass*	*Currency*	*Base price*	*Advanced reservations/ticketing (CAT5)*	*Cabin*
SJO	*MEX*	*TEOB1IS9*	*USD*	*56.0*	*14 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*TEOB2IS9*	*USD*	*86.0*	*14 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*UEOB1JS9*	*USD*	*40.0*	*21 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*UEOB2JS9*	*USD*	*70.0*	*21 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*VEOB1BR9*	*USD*	*222.0*	*0 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*VEOB2BR9*	*USD*	*247.0*	*0 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*VEOB3BR9*	*USD*	*287.0*	*0 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*YEOB3BR9*	*USD*	*524.0*	*0 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*ZEOB1GR9*	*USD*	*106.0*	*7 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*ZEOB2GR9*	*USD*	*131.0*	*7 D*	*Y*
SJO	*MEX*	*ZEOB3GR9*	*USD*	*171.0*	*7 D*	*Y*

8. Solicitar un bono de garantía para cubrir cualquier eventualidad en las operaciones de la compañía AVIANCA COSTA RICA S.A. y así proteger los intereses de la Dirección General de Aviación Civil".

Séptimo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-126-2021 del 1 de setiembre 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 Avianca Costa Rica, 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 San José, Costa Rica-México 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 Avianca Costa Rica, un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión".

Octavo: Que mediante artículo sexto de la sesión ordinaria 74-2021 del 29 de setiembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación del certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, para brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo en la ruta San José, México y viceversa. Asimismo, en tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la ampliación al certificado de explotación, se le concedió a dicha compañía un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir 01 de diciembre de 2021, con el fin de que pueda operar la ruta referida.

Noveno: Que en La Gaceta número 203 del 21 de octubre de 2021, se publicó el aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima. La audiencia pública se celebró el día 15 de noviembre de 2021, sin se presentarán oposiciones a la misma.

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

1. El inciso I) del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil prescribe que es una atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación.

Asimismo, el artículo 143 de la Ley General de Aviación Civil señala que para explotar cualquier servicio aéreo, se requiere un certificado de explotación que otorgará el Consejo de Aviación Civil y será aprobado por el Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios aéreos internacionales y en forma simultánea, la Dirección General de Aviación Civil tramitará el otorgamiento de un certificado operativo o certificado de operador aéreo, mediante el cual se demostrará la idoneidad técnica para prestar el servicio.

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".

En el caso que nos ocupa, la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 128-2020 del 6 de julio de 2020, para brindar los servicios de Transporte Aéreo Internacional en vuelos regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, vigente hasta el 06 de julio de 2035, en las siguientes rutas: San José – San Salvador y viceversa; San José – Guatemala y viceversa; San José – Panamá y viceversa; San José – Guatemala- Los Ángeles y viceversa ; San José – San Salvador – J.F. Kennedy y viceversa; San José – San Salvador – Los Ángeles y viceversa; San José – San Salvador – Cancún y viceversa; San José – San Salvador – Toronto y viceversa; San José – Lima – Santiago de Chile y viceversa; San José – Bogotá y viceversa; San José – Miami y viceversa.

Ahora bien, el artículo 3 del Convenio de Transporte Aéreo suscrito entre Costa Rica y México, ley número 7553; así como, puntos III y IV del Memorando de entendimiento de 2010, Costa Rica puede designar dos compañías en la ruta SJO-MEX-SJO, sin límite de frecuencias. Así las cosas, mediante el oficio número DGAC-DG-OF-1501-2021, la Dirección General efectuó la designación formal, misma que se tramitó por los canales diplomáticos respectivos.

Al respecto, es importante recordar que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima fue designada para operar esta ruta desde el 2018 y no se ha hecho el cambio ni el retiro de esta designación, tal como exige el artículo 3 del citado convenio

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 Avianca Costa Rica 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 la ruta: San José, Costa Rica – México, Estados Unidos Mexicanos.

3. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, se celebró el día 15 de noviembre de 2021, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

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 Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, con los requisitos técnicos y legales, la unidad de Asesoría Jurídica recomienda:

1. Otorgar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora María Gabriela Alfaro Mata, apoderada especial, ampliación al certificado de explotación de acuerdo con el siguiente detalle:

Tipo de Servicio: Transporte aéreo público regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo en la ruta San José- México y viceversa de acuerdo con las habilitaciones y limitaciones de operación que se establezcan en su certificado operativo.

Frecuencia: Diaria, no obstante, está podrá variar según las necesidades de la compañía.

Derechos de tráfico: Hasta cuarta libertad del aire.

Aeropuertos: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO) y aeropuerto Internacional de la ciudad de México (MEX), y los aeropuertos alternos de acuerdo con los autorizados en las OpSpecs locales.

Equipo de vuelo: El servicio será ofrecido con las aeronaves autorizadas e incorporadas en las especificaciones técnicas.

Itinerarios: Los itinerarios de los servicios deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 175 y 176 de la Ley General de Aviación Civil.

Tarifas: Las tarifas con que opere la empresa deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 162 al 164 de la Ley General de Aviación Civil.

Vigencia: Otorgar la ampliación hasta el 6 de julio de 2035, fecha de la vigencia del certificado de explotación, otorgado resolución número 128-2020 del 6 de julio de 2020.

ACTA No. 91-2021

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

Cumplimiento de las leyes: La compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá rendir *una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 07 de marzo de 1994, publicado en *La Gaceta* número 54 del 17 de marzo de 1994, y el 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013.

Asimismo, la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros. Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Finalmente, se le advierta a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con el Gestor Interesado, compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

2. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación

3. Notifíquese el presente acuerdo a la señora María Gabriela Alfaro Mata, apoderada especial de la empresa Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, 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 e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 91-2021

Anexo N°6

N°200-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:25 horas del 6 de diciembre del dos mil veintiuno.

Se conoce criterio legal sobre lo dispuesto en los oficios números DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Laborales de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, y DGAC-DFA-RH-OF-0148-2021 del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Flory Ortiz Vargas, jefe de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, referentes al informe final de la investigación preliminar realizada por presuntas irregularidades del señor Norman de Jesús Cerdas González, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicado en la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Resultando

Primero: Que mediante escrito del 16 de diciembre de 2020, consecutivo de ventanilla única número 2980-2020 E del 23 de diciembre de 2020, los señores Juan Carlos Barquero Madrigal, Andrés Venegas Campos, Yendri Molina Campos, Yans Segura Rodríguez, Betzabé Soto Villegas, Michael Araya Solano, Pedro Parada Armas, Ronald Vega Bolaños y Leonardo González Herrera, funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, informaron sobre la existencia de presuntas situaciones irregularidades cometidas por el señor Norman de Jesús Cerdas González, funcionario de la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. (folios 01 y 02 del expediente administrativo de la investigación preliminar)

Segundo: Que mediante oficios números DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Laborales de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, y DGAC-DFA-RH-OF-0148-2021, suscrito por la señora Flory Ortiz Vargas, jefe de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, rinden informe final de la investigación preliminar realizada por presuntas irregularidades del señor Norman de Jesús Cerdas González, funcionario de la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. (folios 87 a 105 del expediente administrativo de la investigación preliminar)

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DG-TC-229-2021 del 4 de marzo de 2021, la Dirección General de Aviación Civil remitió a la Asesoría Jurídica de esta institución, el expediente del caso de marras, con el objetivo de que se valorara el informe de la investigación preliminar y la documentación agregada al expediente administrativo de esta. (folio 106 del expediente administrativo de la investigación preliminar)

Cuarto: Que, mediante oficio del 11 de octubre de 2021, los señores Erick Garita Jiménez, Luis García Quirós, Kurt Steinvorth Rojas y Soley Araya Hidalgo, Comisión Médica Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, rindieron el informe médico correspondiente al señor Cerdas González, dictaminando lo siguiente: (folios 107 y vuelto del expediente administrativo)

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 91-2021

"En reunión sostenida en pleno de la Comisión Médica Aeronáutica conformada por el Dr. Erick Garita, Dr. Luis García, Dra. Soley Araya y Dr. Steinvorth mediante la plataforma Zoom, realizada el miércoles 6 de octubre exponemos el informe de los casos expresamente discutidos:

(...)

Caso 2
Sr. Norman Cerdas Controlador de tránsito aéreo
Donde se indica que el Sr. Norman 6 meses posterior a su evaluación por parte de esta misma comisión, no ha tenido conflicto ni enfrentamiento en su trabajo.

Razón por la cual esta comisión decide en forma unánime levantar las acciones impuestas anteriormente y que debe de continuar realizando su examen psicofísico según lo establece el reglamento para su ocupación y edad.

(...)".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-188-2021 del 20 de octubre de 2021, la señora Michelle Lofthouse Drew, jefa de la Unidad de Licencias al Personal de la Dirección General de Aviación Civil, remitió el informe técnico correspondiente al señor Cerdas González, realizado por la Comisión Médica Aeronáutica. (folio 108 del expediente administrativo)

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1504-2021 de 22 de noviembre de 2021, la Asesoría Jurídica recomendó lo siguiente:

"(...)

Por lo anteriormente indicado, esta Asesoría Jurídica recomienda al Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

***1)** Archivar sin más trámite, la denuncia interpuesta por funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, mediante escrito del 16 de diciembre de 2020, consecutivo de ventanilla única número 2980-2020 E del 23 de diciembre de 2020, contra el señor Norman de Jesús Cerdas González, funcionario de la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, específicamente, en cuanto al supuesto hecho acontecido entre éste y el señor Pedro Parada Armas en el baño de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Lo anterior, por cuanto no se logró identificar y documentar los elementos de prueba necesarios y suficientes que permitan a la Administración motivar adecuadamente la apertura de un procedimiento administrativo disciplinario en contra de éste, cualquier intento en este sentido visiblemente resultaría ineficaz.*

***2)** Archivar sin más trámite, los restantes aspectos de la denuncia tramitada con el consecutivo de ventanilla única número 2980-2020 E del 23 de diciembre de 2020, ya que*

efectivamente no se cuenta con elementos probatorios suficientes que justifiquen la apertura de un procedimiento administrativo, según el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Laborales de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil.

***3)** Girar instrucciones al señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, para que de manera prioritaria y en coordinación con la Unidad Institucional de Gestión de Recursos Humanos, realice un estudio de clima organizacional a lo interno de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, con el objetivo de que los funcionarios que laboran ahí tengan la oportunidad de manifestar, ante la instancia correspondiente, sus disconformidades e inquietudes respecto al ambiente laboral en el que se desarrollan, de esta forma se dará cumplimiento a la Ley General de Control Interno.*

***4)** Deberá el señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, restablecer al señor Norman Cerdas González, funcionario de la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en el pleno goce de sus derechos y obligaciones inherentes al puesto que actualmente ocupa. Lo anterior, con fundamento en el oficio del 11 de octubre de 2021, suscrito por los señores Erick Garita Jiménez, Luis García Quirós, Kurt Steinvorth Rojas y Soley Araya Hidalgo, correspondiente al informe médico de la Comisión Médica Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.*

***5)** Comunicar los resultados de esta investigación a los señores Juan Carlos Barquero Madrigal, Andrés Venegas Campos, Yendri Molina Campos, Yans Segura Rodríguez, Betzabé Soto Villegas, Michael Araya Solano, Pedro Parada Armas, Ronald Vega Bolaños y Leonardo González Herrera, funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Notifíquese al señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, por medio del correo electrónico fnaranjo@dgac.go.cr."*

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Competencia para conocer sobre el presente asunto

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

información podemos determinar o identificar al órgano administrativo competente o responsable de la potestad sancionadora o disciplinaria.

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

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

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, en el dictamen número C-057-95 del 29 de marzo de 1995, el Órgano Procurador indicó lo siguiente:

> *"... **en el Derecho de la función pública existe un principio según el cual "quien nombra, remueve**"; por ende, cualquier procedimiento sancionatorio que eventualmente llegue a afectar el vínculo funcionarial mismo, **sólo puede ser conducido por la autoridad 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 textualmente 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.*
>
> ***2.-**... ".*

(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, veamos:

> *"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, en la sentencia número 759-2007 de las 13:30 horas del 19 de enero de 2007, la Sala Constitucional indicó lo siguiente:

> *"**III.- -Sobre la potestad disciplinaria de la Administración Pública.** Tradicionalmente se ha sostenido que entre las potestades de las que goza la Administración, se encuentra la disciplinaria. Ésta puede ser definida de un modo muy general como el poder del que goza la Administración para sancionar a aquellos funcionarios que incumplan con las obligaciones y*

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

(Lo subrayado es nuestro)

Además, podemos afirmar que el poder disciplinario del jerarca se limita al campo de acción directamente bajo su incumbencia. Contrario sensu, los jerarcas de un órgano carecen de competencia para sancionar a un funcionario vinculado a otro órgano ajeno a su órbita de acción. Por ejemplo, el Consejo Técnico de Aviación Civil (órgano con desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes) no podría sancionar a un funcionario asignado al Ministerio de Educación Pública.

Esta doctrina es consistente con 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.

2... ".

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 n° 99. Comisión Permanente de Gobierno y Administración. F. 332).

Ahora bien, 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 del 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 a este consejo, en algunos casos como un ente descentralizado (dictámenes números C-176-92 del 28 de octubre de 1992 y C-087-93 del 18 de junio de 1993) y, en otros como un órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (dictamen número C-178-95 del 14 de agosto de 1995).

No obstante, en el dictamen número C-032-2003 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 este 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 con respecto a la Dirección General de Aviación Civil (aparte de indicar que se trata de un órgano adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes), la Ley General de Aviación Civil no dice nada respecto a su naturaleza jurídica.

No obstante, esta 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-032-2003 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 de fecha 04 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, ni intervención del ministro de Obras Públicas y Transportes.

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 de fecha 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 número 6837-96 de las 12:21 horas del 13 de diciembre de 1996)

Entonces, es claro que el Consejo Técnico es competente para tomar la decisión de sancionar o prescindir de un servidor no adscrito al régimen, como órgano jerárquico superior de la Dirección General de Aviación Civil (dictamen número C-032-2003 del 11 de febrero de 2003).

Ahora bien, teniendo claro lo anterior, tenemos que reiterar que el endilgado es funcionario técnico del Consejo Técnico de Aviación Civil, es decir, este no se encuentra cubierto por el Régimen de Servicio Civil, entonces, 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.

III. Régimen de responsabilidad personal del funcionario público

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

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

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

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

[1] Dictámenes números C-127-98 del 30 de junio de 1998, C-052-99 del 06 de marzo de 1999, C-276-2000 del 13 de noviembre de 2000, C-055-2001 del 27 de febrero de 2001; así como las opiniones jurídicas números O.J.-112-99 del 20 de setiembre de 1999, O.J.-135-2000 del 05 de diciembre de 2000 y O.J.-081-2001 del 25 de junio de 2001.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO

ACTA No. 91-2021

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aunque la realización de una investigación preliminar resulta invitantemente necesaria cuando la normativa nos obliga a una adecuada administración de los recursos públicos, eficiencia y eficacia en las tareas asignadas, motivación de los actos administrativos, respeto y protección de los derechos subjetivos y observancia estricta del debido proceso.

Por ello, la Administración se encuentra posibilitada de llevar a cabo este procedimiento, la investigación preliminar, como fase previa facultativa para la imposición de sanciones administrativas, civiles o penales, si

bien no resulta obligatoria, sí es necesaria y conveniente, pues de allí surgen los insumos con los que, haciendo un uso responsable de los recursos públicos, posteriormente, se puede analizar el mérito de instaurar los mecanismos de interposición de responsabilidades hacia los sujetos que hayan infringido el ordenamiento jurídico.

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

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

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

> *"La investigación preliminar se puede definir como aquella labor facultativa de comprobación desplegada por la propia administración pública de las circunstancias del caso concreto para determinar el grado de probabilidad o verosimilitud de la existencia de una falta o infracción, para identificar a los presuntos responsables de esta o recabar elementos de juicio que permitan efectuar una intimación clara, precisa y circunstanciada. En suma, la investigación preliminar permite determinar si existe mérito suficiente para incoar un procedimiento administrativo útil. Resulta obvio que en esa información previa no se requiere un juicio de verdad sobre la existencia de la falta o infracción, puesto que, precisamente para eso está diseñado el procedimiento administrativo con el principio de la verdad real o material a la cabeza" (JINESTA op. cit. pág. 302).*
>
> *"Se trata de un trámite que, strictu sensu, no forma parte del procedimiento administrativo y que es potestativo para la administración pública observarlo o no, incluso, en los procedimientos disciplinarios (...) o sancionadores. Este trámite de información previa tiene justificación en la necesidad de eficientar y racionalizar los recursos administrativos, para evitar su desperdicio y, sobre todo, para no incurrir en la apertura precipitada de un procedimiento administrativo ". (JINESTA, pág. 303)".*

La finalidad de la investigación preliminar es acreditar o desacreditar una situación fáctica presuntamente irregular, generando, en algunas ocasiones, un insumo que pueda servir al órgano competente para que tome acciones en procura del establecimiento de responsabilidades de cualquier tipo, sea administrativa, civil o penal,

en caso de que proceda, o para otro tipo de acciones que resulten convenientes para dar respuesta o corregir la situación anómala. Recapitulando, la investigación sirve para diversos fines; entre ellos:

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

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

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

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

V. Sobre la investigación preliminar realizada en el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Laborales de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil.

Para el presente caso, esta instancia procedió con la revisión y análisis exhaustivo del oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Laborales de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, en cuanto a este acto administrativo nos vamos a referir a continuación:

VI. Sobre la denuncia de los funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría:

Mediante escrito del 16 de diciembre de 2020, consecutivo de ventanilla única número 2980-2020 E del 23 de diciembre de 2020, funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, informaron sobre la existencia de presuntas situaciones irregularidades cometidas por el señor Norman de Jesús Cerdas González, funcionario de la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

La denuncia señala textualmente lo siguiente:

"(...)

Los acá abajo firmantes deseamos establecer una denuncia por los abusos y prácticas poco profesionales del señor Norman Cerdas, quien funge como supervisor de la Torre de Control del aeropuerto internacional Juan Santamaría y que esbozamos a continuación:

Caso # 1: estando en turno el señor Cerdas como supervisor tuvo un altercado con el compañero Pedro Parada, pues después de bajar Pedro al baño, el señor Cerdas fue y lo hizo sacado del baño, pues según él había durado mucho. Betzabé Soto presentó un reporte de dicho incidente y al final no se llegó a nada.

Caso # 2: por una desavenencia entre el señor Cerdas y el compañero Juan Carlos Barquero, el supervisor en cuestión no le dirige la palabra, desde hace 3 años, ni cuando comparten turnos de trabajo. Situación que se repite con el compañero Andrés Venegas al cual lo ha incluido en chismes con compañeros del centro de control, comprometiendo la seguridad de los turnos.

Caso # 3: sábado 14 de noviembre, estando en turno con la compañera Yendri Molina, a quien sacó de posición, por antojo. Y la envió a almorzar, por lo que la señorita Molina solicitó, al igual que muchos compañeros más no trabajar más con el señor Cerdas (se le puede solicitar carta de la solicitud e incidente).

Caso # 4: durante el año pasado cuando los compañeros del FIC estuvieron viniendo a ayudar, ocurrió un incidente con la compañera Sofía Astúa. Ella solicitó no volver a trabajar más con el señor Cerdas.

Caso # 5: al compañero de limpieza Alberto Carvajal, le desordenó la cocina de propósito y sin razón (se puede adjuntar video de lo sucedido, si fuera necesario) en reiteradas ocasiones, adicional a eso hace comentarios ofensivos respecto a su creencia religiosa.

Entre otros.

Consideramos que por la naturaleza de nuestro trabajo es necesario tener un ambiente libre de todas estas actitudes y de todos estos distractores, consideramos que también la relación de los aquí firmantes con el señor Cerdas está muy deteriorada y esto podría conllevar a cometer errores que en nuestro trabajo serían muy graves.

Los otros compañeros aquí firmantes han sido testigos de algunas de estas situaciones, algunos otros se solidarizan con los compañeros que han recibido mal trato por parte del señor Cerdas.

El señor Cerdas ha sido separado por dos meses del cargo de supervisor por la jefatura de navegación, no obstante, cuando regrese estará en posición de tomar represalias en contra

de quienes lo denunciamos. Es por esta razón que como supervisor de esta dependencia o en cualquier caso la continuidad del mismo trabajando en esta torre de control, por carecer éste de capacidad para comunicarse asertivamente y por su mal trato hacia el personal a su cargo, se despiden respetuosamente.

(...)".

Los funcionarios denunciantes son los siguientes:

- Juan Carlos Barquero Madrigal, puesto número 380246, Especialista ATM C, cédula de identidad número 1-0784-0268.
- Andrés Venegas Campos, puesto número 380252, Especialista ATM C, cédula de identidad número 2-0609-0565.
- Yendri Molina Campos, puesto número 380259, Especialista ATM C, cédula de identidad número 2-0551-0975.
- Yans Rodríguez Segura, puesto número 380254 Especialista ATM C, cédula de identidad número 1-0878-0974.
- Betzabé Soto Villegas, puesto número 380255, Especialista ATM C, cédula de identidad número 1-1314-0164.
- Michael Araya Solano, puesto número 46846, Especialista ATM C, cédula de identidad número 1-1150-011.
- Pedro Parada Armas, puesto número 380267, Especialista ATM C, cédula de identidad número 1-1184-0729
- Ronald Vega Bolaños, puesto número 380301, Supervisor Especialista ATM B, cédula de identidad número 6-0193-0582.
- Leonardo González Herrera, puesto número 380256, Especialista ATM C, cédula de identidad número 1-1326-0681.

Según se puede visualizar en la denuncia interpuesta por los funcionarios de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se produjeron cinco hechos que involucran al señor Cerdas González, desde su cargo de Supervisor ATM B, por tal motivo, la señora Tatiana Gonzalez Rodríguez, funcionaria del Proceso de Relaciones Humanas y Sociales de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, procedió a entrevistarlos para que se refirieran a los hechos ahí indicados.

VII. Entrevistas a denunciantes:

La señora Tatiana González Rodríguez, realizó una serie de entrevistas a los funcionarios anteriormente citados, según se puede visualizar en las respectivas actas ubicadas del folio número 4 al 30 del expediente administrativo de la investigación preliminar, así como en el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 del 25 de febrero de 2021, folios 93 vuelto al 99 vuelto del expediente administrativo de la investigación preliminar.

En las citadas entrevistas los denunciantes expusieron una serie de situaciones supuestamente acontecidas con el señor Cerdas González, relacionadas al ejercicio de sus funciones como supervisor ATM B, destacado en el

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, las cuales, según fueron expuestas, eran conductas contrarias a su cargo, por ejemplo, agresiones de tipo verbal que desencadenaron en la negativa de los funcionarios a cargo del señor Cerdas González para desempeñar sus funciones bajo su supervisión.

No obstante, ninguno de los denunciantes entrevistados, con excepción del señor Pedro Moisés Parada Armas, denunciaron abiertamente alguna falta cometida por el señor Cerdas González, solo se limitaron a indicar supuestos hechos relacionados a ellos, declaraciones sobre hechos a otros compañeros pero que no fueron presenciados por ellos, sino que se enteraron por otras personas u otros medios.

VIII. Consideraciones sobre las entrevistas

En el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 citado, con respecto a que ninguno de los denunciantes entrevistados, con excepción del señor Pedro Moisés Parada Armas, denunciaron abiertamente alguna falta cometida por el señor Cerdas González, solo se limitaron a indicar supuestos hechos relacionados a ellos, declaraciones sobre hechos a otros compañeros pero que no fueron presenciados por ellos, sino que se enteraron por otras personas u otros medios, la señora Tatiana Gonzalez Rodríguez, funcionaria del Proceso de Relaciones Humanas y Sociales de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, indicó lo siguiente:

> *"Según la descripción de la información sobre las situaciones presuntamente irregulares cometidas por el señor Norman Cerdas González, y la disconformidad de los denunciantes con la conducta de este funcionario, de acuerdo con la información documental recabada, se detectó:*
>
> *d) El hecho primero relacionado con un incidente con el compañero Pedro Parada Armas cuando estaba en el baño de la Torre de Control, tanto lo informado por éste como por la funcionaria Betzabé Soto Villegas, quien presentó según su dicho un reporte del incidente. Ambos coincidieron en el dato de la fecha: 30 de julio de 2019 cerca de las tres de la tarde y en la forma de reacción del señor Norman Cerdas por estar el señor Parada Armas en el baño.*
>
> *La funcionaria Soto Villegas refiere los hechos transcurridos un minuto después de las tres de la tarde, calificando como estrepitosa y violenta la reacción, para hacer que la persona saliera del sanitario, y que no había escuchado ni presenciado una situación así. Por lo que añadió que presentó un reporte al respecto del que no ha tenido respuesta oficial final.*
>
> *En sus entrevistas el señor Parada Armas informó que estando en el baño escuchó gritos y golpes fuertes y al señor Norman Cerdas exigiéndole que tenía que controlar y posteriormente presentó un reporte al igual que la funcionaria Soto Villegas.*
>
> *El señor Bryan Iván Barrantes Romero por su parte al ser entrevistado refiere que en el mes de Julio de dos mil diecinueve cuando trabajaba para la empresa Grupo Eulen de Costa Rica S.A cuando laboró en la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría recuerda una situación ocurrida en la tarde entre las dos y tres horas que el señor Norman Cerdas bajó al baño y lo vio pateando la puerta, estaba alterado y molesto y también que el*

señor Pedro Parada estaba dentro del baño. Siendo que después de hacerle una indicación fuera del sanitario, subió las escaleras.

Sobre esta situación, de acuerdo con la información proporcionada por las tres personas, en vista de los datos congruentes sobre las personas que intervinieron en el hecho, las circunstancias que ellos atestiguaron, se considera justificado recomendar que se realice un procedimiento administrativo disciplinario contra el señor Norman Cerdas González por este hecho particular.

b) Según las conductas típicas descritas en el decreto ejecutivo número 36235, denominado Reglamento Autónomo de Servicio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, podrían enmarcarse en el siguiente articulado del Capítulo V De los deberes y obligaciones de los servidores y servidoras.

"Artículo 41.- Además de las consignadas en los artículos 71 del Código de Trabajo, 39 del Estatuto de Servicio Civil, 50 de su Reglamento, son obligaciones de los servidores (as) del Ministerio:

(...)

4) Atender con diligencia, afán de servicio, corrección y cortesía al público que acuda a las oficinas del Ministerio, así como ofrecer a sus jefes y compañeros(as) de trabajo toda la consideración debida, de modo que no se originen quejas justificadas por mal servicio, desatención, maltrato o irrespeto.

(...)

24) Cuidar las instalaciones físicas del Ministerio y velar por su normal funcionamiento y conservación.

(...)

28) Velar porque la buena imagen de la institución, ante compañeros y personas ajenas al ministerio, no se deteriore ni se comprometa con comportamientos ni actitudes que atenten contra las buenas costumbres, la moral y el orden, dentro y fuera de la jornada laboral.

(...)".

A dichas conductas le corresponden como probables sanciones las siguientes:

"Artículo 76.-Además de las faltas y sanciones correspondientes, contenidas en otros artículos del presente Reglamento, se considerarán faltas graves las infracciones a las disposiciones de... artículo 41 incisos ... 4), 24),28) de este Reglamento, las cuales se sancionarán conforme a los principios de razonabilidad, proporcionalidad y dependiendo de la gravedad de la falta, de la siguiente manera:

a) Suspensión sin goce de salario de tres hasta quince días naturales.
b) Despido sin responsabilidad patronal."

c) Sobre el Procedimiento Administrativo e identidad del órgano decisor.

En el presente caso, considerando la naturaleza del régimen jurídico al que pertenecen los puestos análogos a los que ocupa el señor Norman Cerdas González, según el dictamen número C-034 del 11 de febrero de 2003, emitido por la Procuraduría General de la República, sobre la competencia del órgano que ejerce la relación jerárquica laboral de los servidores administrativos y los pertenecientes a un régimen diverso, el órgano decisor en este caso es el Consejo Técnico de Aviación Civil.

El referido dictamen toma en consideración que la desconcentración de competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes hacia el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, la mayoría se refieren a aspectos técnicos relacionados directamente con la materia de aviación civil y corresponden a las que se enlistan en los artículos 10 y 18 respectivamente de la Ley General de Aviación Civil, sin que conste intención del legislador de asignar a esos órganos el ejercicio de las competencias atribuidas al ministro en materia de manejo del personal, porque la desconcentración se refiere a las materias expresamente mencionadas en las normas mediante las cuales operó la desconcentración.

Sin embargo, 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 éstos. Dicha potestad deriva directamente de las disposiciones que permiten contratarlos sin sujeción a ese régimen.

En relación con las restantes situaciones que se narran en el documento presentado ante la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos denuncia número 2980-2020 E, de la información contenida en el expediente administrativo se concluye:

d) Según las transcripciones efectuadas, y del resultado de las entrevistas, el primer hecho al que nos referimos fue presenciado por los funcionarios institucionales:

- *Pedro Parada Armas*
- *Betzabé Soto Villegas, y por el señor*
- *Bryan Iván Barrantes Romero, que, pese a no tener la condición de funcionario, prestaba servicios laborando como empleado de la empresa concesionaria de los servicios de limpieza en la Torre del Aeropuerto en el año 2019.*

Las restantes situaciones informadas no fueron efectivamente presenciadas por los suscriptores del documento que dio origen a la investigación, en algunos casos se atestiguó parcialmente, del todo no se presenció, o se tuvo conocimiento del hecho por referencia de otros funcionarios".

IX. Sobre el fondo del asunto

Tal y como lo indica el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 citado, solo se hará énfasis al primer hecho denunciado, dado que los siguientes no fueron presenciados por los denunciantes o simplemente atestiguaron parcialmente los hechos, pero no los vieron en primera persona.

De lo indicado anteriormente, la denuncia se centra en el primer hecho que involucra a los señores Cerdas González y Parada Armas, contando como testigo el señor Bryan Iván Barrantes Romero.

El supuesto hecho inicialmente denunciado, corresponde al siguiente:

"(...)

Caso # 1: estando en turno el señor Cerdas como supervisor tuvo un altercado con el compañero Pedro Parada, pues después de bajar Pedro al baño, el señor Cerdas fue y lo hizo sacado del baño, pues según él había durado mucho. Betzabé Soto presentó un reporte de dicho incidente y al final no se llegó a nada.

(...)".

En cuanto a este extremo, según relata el señor Parada Armas, en su entrevista visible a folios 9, 10, 11, 23, 24, 25, 26, 27 del expediente administrativo de la investigación preliminar, así como lo indicado en el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 citado, los hechos denunciados fueron los siguientes:

"(...)

Al ser las quince horas veinticinco minutos del día doce de enero de dos mil veintiuno ... el señor Parada Armas manifestó lo siguiente: "Entré a laborar en la Dirección General el primero de setiembre de dos mil diez en el FIC conocido como "COCO RADIO" y no tuve problemas laborales ni de relación sólo reportes por situaciones justificadas, pero ninguno de orden conflictivo directo. Posteriormente, trabajé en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y al Aeropuerto Juan Santamaría llegué en el año dos mil dieciocho y al Tobías Bolaños en el año dos mil quince. En el Aeropuerto Juan Santamaría he tenido varios problemas de relación personal que iniciaron durante el entrenamiento en el que el señor Norman Cerdas fue mi tutor, firmamos a las dieciséis horas del día doce de enero de dos mil veintiuno con la aclaración de continuar la entrevista en día posterior.

(...)

A las catorce horas del día trece de enero del dos mil veintiuno... se procede a entrevistar al funcionario Pedro Moisés Parada Armas. Esta diligencia es continuación de la entrevista del día doce de enero de dos mil veintiuno y el entrevistado informó o manifestó expresamente: "Ingresé a trabajar al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en el último trimestre del año dos mil dieciocho y bajo la tutela del señor Norman Cerdas entre los meses de mayo y junio del año dos mil diecinueve y desde el inicio la persona se comportó de manera humillante, pasado de tono, me sentía menospreciado y agredido, le molestaba que comiera,

argumentaba cosas relacionadas con mi entrenamiento deportivo y de mi vida privada, yo siempre pedía permiso para comer, le molestaba mi relación amable con los compañeros cuando decía gracias o por favor en la frecuencia, me comparaba con un vendedor de papas fritas, burlas, acostumbraba desconectar el equipo headset sin aviso y asumía el control; el problema no es que asumiera el control sino la forma en frente de mis compañeros de trabajo, esto fue en reiteradas ocasiones. Yo estoy dispuesto a aceptar la autoridad, pero no el irrespeto ni la burla o el maltrato ni a mi ni a las personas. Me amenazó con devolverme a Pavas, decía cosas como que yo no me ganaba el trabajo o el puesto siendo amable ni sirviendo tazas del café, me levantaba la voz delante de los compañeros excediendo los límites del respeto, no generaba un ambiente de paz, respeto, confianza de una enseñanza con ambiente apto, no generaba confianza en el proceso de aprendizaje ni de liderazgo que se requiere, en una ocasión dijo durante el turno de trabajo que "ese día se llevaba por delante al que se me ponga en frente", "hoy ando de malas" contestó cuando le preguntó qué le pasaba doña Eugenia Rodríguez. A estas afirmaciones les antecedieron el haber hecho un retroceso de aeronave sin haber hecho la coordinación correspondiente y ante esta situación perdió el control y me amenazó con encargarse de que el piloto con el que se hacía la coordinación que supiera el nombre y el reporte él se excedió en la reacción y yo le dije al piloto que mantuviera posición, esto se podía resolver de otra manera aunque se tratara de un error, acepté mi error y le propuse poner la firma en un documento y aceptar el error y siguió machacando el asunto y después dijo lo que mencioné anteriormente de que andaba de malas y se llevaba de frente a cualquiera. Leído el contenido de esta acta se considera conforme y firmamos al ser las dieciséis horas del doce de enero de dos mil veintiuno, dejando previsto continuar la entrevista en un día posterior.

(...)

A las once horas y veinte minutos del día catorce de enero de dos mil veintiuno, reunidos en la Sala de reuniones de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, el funcionario Pedro Moisés Parada Arma se continúa con nueva entrevista al funcionario Parada Armas quien manifestó expresamente lo siguiente en relación con unas situaciones de disconformidad reportadas a la Unidad de Recursos Humanos e informó específicamente: "continuo enumerando situaciones que me han ocurrido en relación con el señor Norman Cerdas cuando estuvo de Supervisor en mis turnos de trabajo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en la Torre de Control. Ese día mi turno de trabajo iniciaba a las doce mediodía, me asignó la posición de torre de control desde las doce mediodía a las dos de la tarde. A las dos de la tarde salí a almorzar, iba a estar libre desde las dos hasta las tres de la tarde, las horas exactas no las preciso, aproximadamente a las dos y cuarenta y cinco de la tarde pedí permiso para ir al baño y el Supervisor me dio el respectivo permiso, don Norman Cerdas era el Supervisor, recuerdo que no eran las tres de la tarde y todavía estaba en mi receso y en mi ámbito de privacidad cuando escuché gritos y golpes, después golpes muy fuertes y que me gritaba el señor Norman Cerdas diciéndome que tenia que controlar, salir a controlar de manera impositiva, estando yo dentro del baño todavía, esto ocurrió cuando tenía ya la licencia después de medio año de dos mil diecinueve. Hay otras situaciones por mencionar tales como cuando fue a buscarme un día después de las ocho o alrededor de esa hora en el año dos mil diecinueve en que me llamó y me dijo que si podía venir a mi casa y yo le dije que

si se podía otro día, pero me dijo que mejor lo hiciéramos ese día para tener todo el día pero dijo que mejor lo hiciéramos ese día para tener todo al día y accedí aunque no me parecía, me llevó los documentos, los revisamos afuera de mi casa en el muro de la alameda y dentro del carro de él. Estos documentos son registros de los tutores para consignar los avances, progresos y deficiencias de cada tutoriado. Eso sucedió en el año dos mil diecinueve antes de agosto. En varias ocasiones me dijo que el puesto no se iba a ganar con tazas de café o ganándose a las personas con el carisma, sino con mucho trabajo, estudio, controlando bien o si prefería que me bajara los pantalones; yo le contesté que yo prefería trabajar, estudiar o que me devolvieran, estos comentarios me sorprendían mucho por el grado de ofensa, bajo ninguna circunstancia nos debemos relacionar así a este nivel, esto ataca los valores de las personas, me denigra, a mi novia de ese momento y los valores familiares e inclusive la orientación de compañeros u otras personas, compañeros y no compañeros, que no juzgo por motivo de sus preferencias y que tampoco es el lenguaje para una persona en un puesto público para una institución seria. Leído el contenido de esta acta se considera conforme y firmamos a las quince horas cuarenta y ocho minutos del día catorce de enero de dos mil veintiuno.

(...)

A las once horas cuarenta y cinco minutos del día cuatro de febrero de dos mil veintiuno, se toma entrevista al funcionario Pedro Moisés Parada Armas. Se le informa en el acto al señor Parada Armas que esta diligencia es un acto voluntario y confidencial, para ampliar datos sobre eventos informados por medio escrito a la Unidad de Recursos Humanos en el mes de diciembre de dos mil veinte, quien al ser consultado sobre eventos informados por medio escrito a la Unidad de Recursos Humanos en el mes de diciembre de dos mil veinte manifestó específicamente en relación con cada uno de ellos lo siguiente: "En relación con el primer hecho de la denuncia y que se refiere al incidente sobre mi persona que ocurrió el día treinta de julio de dos mil diecinueve, estando yo de operativo y el señor Norman Cerdas González de Supervisor y los otros compañeros de turno eran Betzabé Soto Villegas y el compañero Roy Aglietti del cual no recuerdo su segundo apellido y el señor Nelson Castro del FIC que estaba en ese momento ahí apoyando en el tema de autorizaciones, ese día estaba asignado a trabajar en el turno de la tarde que comprende desde las doce del día a las seis de la tarde, y la fecha exacta la corroboré con vista de los horarios remitidos a mi cuenta de correo. Ese día yo escuché el estruendo en la puerta del baño, golpes fuertes y me gritaba el señor Norman Cerdas que subiera a controlar, exigiéndome asumir la posición de inmediato. Cuando yo abrí la puerta ya no estaba el señor Norman Cerdas. Yo lo que pensé que algo extraordinario había pasado. Haber hecho eso no era la forma. Antes de eso escuché un ruido como si alguien se hubiera caído, escuché mucho ruido en las gradas, lo distinguí claramente porque detrás del sanitario están las gradas y se escucha claramente el movimiento de las personas que suben y bajan, yo ya me estaba lavando las manos para subir a mi posición". Se le pregunta que otros detalles recuerda el entrevistado y el mismo contesta: "En el reporte que yo escribí al señor Luis Carlos Núñez que estaba fungiendo como Jefe a.i de la Torre de Control informando lo sucedido por lo excedido de la reacción, me disculpé por atrasarme dos minutos en el baño. Por la infraestructura de la torre hay que subir y bajar escaleras, el baño queda escaleras abajo. En esos dos minutos él podía asumir o poner al compañero Roy Aglietti a

controlar en superficie. La reacción de él no fue aceptable, fuera de la realidad, excedidamente irrespetuosa, como salido de la realidad, sin manejo emocional y menos para un Supervisor que se tiene que mantener controlado. Yo soy de las personas que considero que conversando se entienden las personas y todo es posible, yo manejo las situaciones así. Si a mí me tratan con respeto yo no me voy a enojar, pero en este caso me vi forzado a hacer un reporte y que entiendo la compañera Betzabé también hizo un reporte. Yo no quiero que ni a mí ni a otra persona le pase esta misma situación o esta forma de trato. Él cuando estaba afuera del baño gritaba muy fuerte, yo no se con qué golpeaba la puerta". Se le consulta al señor Parada Armas si del reporte que realizó sobre ese hecho, recibió respuesta en ese entonces a cuál responde que "no encontré ninguna comunicación sin embargo tiempo después a raíz de otros hechos se decidió poner varias situaciones en conocimiento de la Unidad de Recursos Humanos que nos tiene en estas reuniones. Agrega que en el segundo caso informado sobre la falta de comunicación entre los señores Juan Carlos Barquero Madrigal y el señor Norman Cerdas, sólo hay comunicaciones de asuntos estrictamente de trabajo o permiso para almorzar a determinada hora. Entre ellos el ambiente de clima normal de relación entre personas no hay, no existe absolutamente y no recuerdo ni preciso el grado de coordinaciones para un turno normal de trabajo. El tercer hecho que se narra no lo presencié. Sobre el cuarto hecho no preciso, aunque si me lo comentó por referencia la compañera Sofía Astúa. El quinto hecho tampoco lo presencié, aunque si lo supe por medio del propio señor Alberto Carvajal.

(...)".

Con respecto al primer hecho denunciado, en el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 citado, se resumió así lo indicado por el señor Parada Armas:

"Detalló la primera situación informada, ubicando los hechos el 30 de julio de 2019 en el turno de trabajo que comprende desde las doce del día hasta las seis de la tarde, cerca de las tres de la tarde y ubicado en el baño de la Torre de Control, estando entre otros la funcionaria Betzabé Soto Villegas, siendo que escuchó estruendo en la puerta, golpes no sabía con qué lo hacía y gritos del señor Norman Cerdas exigiendo que asumiera la posición de control de inmediato. Consideró excesiva la reacción e irrespetuosa. También se refirió a otras situaciones de molestia en el trato hacia su persona, que atribuye al señor Norman Cerdas, de orden variado, las calificó como humillantes, de menosprecio, agresivas, de burla o maltrato según el detalle contenido en la transcripción de las actas de entrevista efectuadas. En cuanto a las restantes situaciones de la denuncia, ha presenciado la incomunicación entre los compañeros de trabajo Juan Carlos Barquero Madrigal y el señor Norman Cerdas. No presenció los restantes hechos".

En cuanto a este extremo, tenemos, además, la entrevista realizada al señor Bryan Iván Barrantes Romero, quien en el momento en que supuestamente se dio el hecho denunciado prestaba servicios como empleado de la empresa concesionaria de los servicios de limpieza en la Torre del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, el cual señaló textualmente lo siguiente:

"(...)

Al ser las quince horas treinta minutos del día doce de febrero de dos mil veintiuno, se apersona el señor Bryan Ivan Barrantes Romero, quien laboró para la empresa Grupo Eulen de Costa Rica S.A y rinde entrevista. Se entrevista al señor Barrantes Romero sobre los hechos que le constan del año dos mil diecinueve con la participación de funcionarios en el lugar de trabajo. Se le indica al entrevistado que el acto es una diligencia de orden voluntario para obtener datos, al respecto señala que: "Yo estuve trabajando para la empresa Grupo Eulen de Costa Rica S.A por diez años y dos años en la Torre de Control del Aeropuerto por dos años en dos mil dieciocho y dos mil diecinueve. Yo me fui de la Torre de Control en el mes de agosto de dos mil diecinueve y un mes antes de irme en Julio de ese año recuerdo que hubo una situación de atropello que ocurrió en la tarde entre dos a tres de la tarde en que el señor Norman Cerdas bajó hacia el baño y lo vi pateando fuertemente la puerta del baño y estaba alterado, molesto, le dijo algo al señor Pedro Parada que estaba dentro del baño. Me quedé asustado que llegara un jefe y le pateara la puerta a otra persona. Yo era el único que estaba ahí abajo de testigo y el señor Norman Cerdas bajó rápido y después de patear la puerta le gritaba que le pusiera y subió la escalera. Después salió Pedro Parada del baño y preguntó qué pasaba y yo le dije que le habían pateado la puerta, después de eso Pedro subió, yo me quedé abajo". Se le consulta al señor Barrantes Romero sobre situaciones en general en ese lugar e indicó lo siguiente: "De esta forma de violencia sólo en esa ocasión pude ver eso, aunque habían insultos, indirectas, referencias al cuerpo, a la vestimenta del señor Pedro Parada y el trato hacia una funcionaria de nombre Yendri Molina, la trataba de forma grosera y también con otras personas que llegaban a la Torre de Control, pero cuando estaba de Supervisor, cuando estaba controlando don Norman no pasaba esto, era como otra persona". Se le consultó si tuvo alguna situación particular que lo afectara y responde: "Sólo en una ocasión me habló feo, pidiendo que le quitara unos paños, que ese lugar no era "La India" con grosería. Después de ahí más allá no tuve ningún roce de palabras sólo ese día y nada más. Aclaro que tenía que lavar los implementos de limpieza, se lavaban en el área de ducha del baño porque no había ningún otro espacio habilitado para ese fin, sino había que ir muy lejos para tener acceso a una pileta. Yo siempre hacía mi trabajo temprano lo mejor que podía y el único que podía darme instrucciones sobre el trabajo era don Eugenio Coto". Añade el entrevistado que "hay lugares y momentos para corregir a un trabajador, uno se siente mal de que lo hagan delante de otras personas y menos con groserías, uno no enseña de esa forma, no aprendemos todos de la misma manera y más que todo un Supervisor que es un ejemplo a seguir.

(...)".

Según se puede observar en el expediente administrativo de la investigación preliminar, con respecto a la señora Betzabé Soto Villegas, el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 citado, indica lo siguiente:

"(...)

- *Betzabé Soto Villegas:*

Enfatizó con mayor detalle en el primer hecho informado según reseña anterior, agregando sus apreciaciones sobre el ambiente laboral, no concuerda con el manejo de las situaciones

en el lugar de trabajo y narró algunos aspectos de la conducta general del señor Cerdas González y bromas que hace a la persona que realiza la limpieza en el lugar de trabajo con las que no concuerda. Con las salvedades mencionadas, informó no haber presenciado los hechos de la denuncia rotulados como número dos, tres, cuatro y cinco".

Ahora bien, una vez leídos los argumentos de los denunciantes sobre el hecho expuesto, tenemos que el señor Cerdas González presuntamente bajó hasta los baños de la torre de control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para buscar al funcionario Parada Armas, quien se desempeña como controlador aéreo en esa terminal; según los relatos de los señores Parada Armas y Barrantes Romero, el señor Cerdas González veían sumamente alterado y, aparentemente, pateó la puerta del baño en el que se encontraba el señor Parada Armas, para apurarlo e indicarle que se reincorporara a sus funciones de inmediato.

De los hechos manifestados, es necesario analizar un conjunto de actuaciones y elementos en el actuar de todos los involucrados, dado que la conducta descrita por parte del señor Cerdas González, en primera instancia, podría calificarse como una falta que implicaría una sanción disciplinaria, no obstante, se requiere un análisis más profundo.

En primera instancia, con respecto al señor Norman Cerdas González, Supervisor ATM B, destacado en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría desde el 16 de noviembre de 2015, según se indica en la constancia número 31-2021 del 22 de enero de 2021, visible a folio 32 del expediente administrativo de la presente investigación preliminar, labora para la Dirección General de Aviación Civil desde el 2003, es decir, es un profesional con 18 años de experiencia.

Según se visualiza en el estudio de requisitos realizado al señor Cerdas González, para el puesto de Especialista ATM C, puesto que desempeña actualmente, cumplió con los requisitos establecidos en el manual de puestos del área de Servicios Aeronáuticos, para la Clase Supervisor ATM B (visible de folio número 69 al 72 del expediente administrativo), es decir, es un profesional apto para el cargo.

En el folio 83 del expediente administrativo de la presente investigación preliminar, es visible la prórroga de la validez del certificado médico para el señor Cerdas González, realizado por el médico evaluador institucional, válido hasta febrero de 2021, el cual hasta ese momento avalaba las condiciones médicas para desempeñar sus funciones.

Ahora bien, según lo descrito por el señor Parada Armas, su relación laboral con el señor Cerdas González desde un principio ha sido tensa, ya que según relata ha sido víctima de abusos de autoridad e irrespeto, adicionalmente, en las entrevistas realizadas por la señora Tatiana González Rodríguez a los demás denunciantes, se deja entrever que con cada uno de ellos se ha presentado situaciones contrarias a lo que debería ser un ambiente de respeto y profesionalismo. No obstante, esta situación no es generada únicamente por el denunciado, pues pareciera que el mal clima de trabajo es generalizado, pues se denuncia falta de comunicación.

Con respecto a los hechos que supuestamente se presentaron en julio de 2019, en el baño de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, hay una serie de acontecimientos que no quedan claros y que generan inconsistencias en cuanto a lo sucedido; veamos, el señor Parada Armas indicó que encontrándose en el baño se apersonó el señor Cerdas González, le pateó la puerta y lo apuró a regresar a sus funciones, pero en primera instancia indica que lo reconoció por la voz pero nunca lo vio en persona, luego indicó que ya estando

fuera del servicio sanitario, lavándose las manos, lo llega a visualizar mientras salía e iba subiendo las gradas que dirigen al puesto de control, entonces, queda la duda de si lo vio o no, por otra parte, el señor Barrantes Romero, funcionario de limpieza en ese momento, señaló que vio al señor Cerdas González venir a patear la puerta directamente y apurar al señor Parada Armas, este sale y pregunta que sucede y el señor Barrantes Romero le indicó que le patearon la puerta, entonces, este elemento sugiere que es el señor Barrantes Romero quien le indicó al señor Parada Armas que su puerta fue pateada, entonces, el denunciante no vio en persona a Cerdas González.

Por otra parte, leídas todas las entrevistas de los denunciantes y, sobre todo, las de los involucrados en el hecho del baño, se puede ver que todos habían tenido situaciones conflictivas con el señor Cerdas González, por lo que el ambiente laboral se tornaba tenso para ese momento, así que cualquier situación que se generaba podría producir extrapolaciones, malentendidos, malestar, alteraciones y búsqueda de reparaciones. Ejemplo claro de lo indicado hasta aquí, es que, si este acontecimiento se dio a mediados de 2019, es hasta mediados de diciembre de 2020, un año y medio después del suceso, que junto a otros supuestos acontecimientos se denunció.

Además, ninguno de los denunciantes y testigos presenció el hecho del baño, con excepción del señor Barrantes Romero, pero si son claros del deterioro en la relación laboral con el señor Cerdas González, pues lo cuestionan su forma de trabaja, liderar y girar instrucciones.

Revisado el expediente administrativo de la investigación preliminar, no se logra apreciar ningún otro elemento objetivo de prueba de lo acontecido en el baño de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, solo se cuenta con la declaración del señor Barrantes Romero, quien textualmente señala que el señor Cerdas González bajó hacia el baño y pateó la puerta de éste, consideración o calificación sumamente subjetiva, pero no hay evidencia objetiva de ese hecho, por su parte, el señor Parada Armas indicó que solo escuchó un fuerte estruendo cuando se encontraba en el baño, nunca se refirió a golpes sobre la puerta, ni a extrañación alguna.

Ninguno de estos dos alegatos o testimonios nos permite identificar, con algún grado de objetividad, la intensidad de los golpes, si es que los hubo, la intensión de estos y, sobre todo, el sentimiento real del receptor, pues éste es claro en indicar que solo escuchó el golpe, ni siquiera indica que el golpe fue en la puerta, además, si el hecho fue recibido como agresión u amenaza, no se comprende como la denuncia fue interpuesta año y medio después, cuando la recolección de evidencia y sensaciones resulta difícil para la Administración.

Recordemos, como se indicó en los apartados que anteceden, la responsabilidad disciplinaria del funcionario público es imputable únicamente cuando se demuestra fehacientemente que este actuó con dolo o culpa grave, condiciones que no se logran demostrar durante la investigación preliminar y que difícilmente se logre demostrar durante el desarrollo de un procedimiento administrativo formal, pues existe límites materiales y de tiempo que hacen imposible determinar el dolo o culpa grave.

Por último, como se ha indicado, los denunciantes han manifestado su disconformidad en la forma de trabajo y coordinación del señor Cerdas González, lo cual es una situación que la Administración debe poner atención, dado que las funciones que se realizan en la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría requieren concentración y trabajo en equipo en pro de la seguridad aérea.

X. Informe de la Comisión Médica Aeronáutica

Ahora bien, el artículo 1 del decreto ejecutivo número 43061-MOPT del 28 de abril de 2021, denominado *"REGULACIONES AERONÁUTICAS COSTARRICENSES LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO RAC – LPTA"*, establece las definiciones para médico examinador y médico evaluador son las siguientes:

> *"(...)*
>
> *49. Médico evaluador: Médico cualificado y experimentado en la práctica de la medicina aeronáutica, que ha sido designado por la Dirección General de Aviación Civil y que* ***tiene las competencias para evaluar y determinar estados de salud de importancia para la seguridad de vuelo****.* ***Los médicos evaluadores harán una evaluación de los informes médicos presentados por los médicos examinadores a la Dirección General de Aviación Civil****. Los médicos evaluadores mantendrán actualizados sus conocimientos profesionales.*
>
> *50. Médico examinador: Médico con instrucción en medicina aeronáutica y conocimientos prácticos y experiencia en el entorno aeronáutico, que es designado por la Dirección General de Aviación Civil* ***para llevar a cabo el reconocimiento médico de la aptitud psicofísica de los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se prescriben requisitos médicos****.*
>
> *(...)".*

(La negrita y subrayado no son del original)

Los médicos examinadores y evaluadores son profesionales en medicina aeronáutica y designados para tal actividad por la Dirección General de Aviación Civil. En el caso del médico examinador, le corresponde llevar a cabo el examen médico de la aptitud psicofísica de los solicitantes de licencias aéreas, mientras que el médico evaluador tiene la potestad de evaluar y determinar estados de salud de importancia para la seguridad de los vuelos, además, le corresponde realizar una evaluación a los informes médicos elaborados por el médico examinador, el cual, los debe presentar ante la Dirección General de Aviación Civil.

Por otra parte, el artículo 1 del decreto ejecutivo número 43061-MOPT citado, apartado número *"1.2 Reglas generales relativas a las licencias"*, establece todo un procedimiento con las funciones y competencias para cada uno de los médicos citados, recalcando que el médico examinador realizar el examen psicofísico de los solicitantes de licencias aéreas, igualmente, debe señalarse que este médico no es un profesional de planta, como si lo es el médico evaluador.

Siguiendo con las competencias del médico evaluador, según se desprende en la normativa citada, sus funciones médicas abarcan desde el diagnóstico hasta la fiscalización de los dictámenes emitidos por el médico examinador y, según lo indicado en el procedimiento del párrafo anterior, realiza una evaluación constante de los criterios que este señale.

Las funciones y competencias de ambos médicos pueden encontrarse en el capítulo 5 del Manual de la OACI número 9379, así como en el Manual de medicina aeronáutica civil, tercera edición, 2012, número 8984; en ambos documentos, así como en el decreto ejecutivo número 43061-MOPT citado, se encuentran claras las funciones y competencias de cada médico, pero es evidente la función fiscalizadora que se le otorga al médico evaluador. Es más, según se aprecia en la normativa, muchas licencias no se otorgan debido a que el tipo de padecimiento médico del solicitante o que su tratamiento ponen en riesgo la seguridad aérea, por tal motivo, es que el criterio del médico evaluador es determinante para el otorgamiento de la licencia de vuelo.

Con respecto a la **Comisión Médica**, el decreto ejecutivo número 19227 del 13 de octubre de 1989, denominado *"Crea la Comisión Médica Aeronáutica"*, en su artículo 1, indica lo siguiente:

> *"Artículo 1°-Créase la Comisión Médica Aeronáutica, la cual, fungirá como órgano ad honorem y asesor de la Dirección General de Aviación Civil".*

Su principal función es la organización, dirección, proyección y actualización del archivo médico-medicina aeronáutica de todo el personal técnico aeronáutico nacional que requiere licencia para ejecutar labores propias de la aviación civil en territorio nacional, además de ser órgano auxiliar de la Comisión investigadora de Incidentes y Accidentes Aeronáuticos.

Se encuentra conformada por cuatro médicos con conocimientos en medicina aeronáutica, nombrados por períodos de dos años, funge como un órgano auxiliar de la Dirección General de Aviación Civil, asimismo, se destaca en el artículo 8 otra serie de funciones para los médicos examinadores, porque según lo indica el artículo 9, los médicos que integran esta comisión desempeñan la labor de médicos examinadores.

Ahora bien, con respecto al caso del señor Cerdas González, mediante el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-188-2021 del 20 de octubre de 2021, la señora Michelle Lofthouse Drew, jefa de la Unidad de Licencias al Personal de la Dirección General de Aviación Civil, remitió el informe técnico correspondiente al señor Cerdas González, realizado por la Comisión Médica Aeronáutica.

Efectivamente, mediante el oficio del 11 de octubre de 2021, los señores Erick Garita Jiménez, Luis García Quirós, Kurt Steinvorth Rojas y Soley Araya Hidalgo, Comisión Médica Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, rindieron el informe médico correspondiente al señor Cerdas González, dictaminando lo siguiente:

> *"En reunión sostenida en pleno de la Comisión Médica Aeronáutica conformada por el Dr. Erick Garita, Dr. Luis García, Dra. Soley Araya y Dr. Steinvorth mediante la plataforma Zoom, realizada el miércoles 6 de octubre exponemos el informe de los casos expresamente discutidos:*
>
> *(...)*
>
> ***Caso 2***
> *Sr. Norman Cerdas Controlador de tránsito aéreo*
> *Donde se indica que el Sr. Norman 6 meses posterior a su evaluación por parte de esta misma comisión, no ha tenido conflicto ni enfrentamiento en su trabajo.*

Razón por la cual esta comisión decide en forma unánime levantar las acciones impuestas anteriormente y que debe de continuar realizando su examen psicofisico según lo establece el reglamento para su ocupación y edad.

(...)".

Debido a lo anterior, es necesario indicar lo dispuesto en el inciso 1 del artículo 16 de la Ley General de Administración Pública, el cual indica lo siguiente:

"Artículo 16.-
1. En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia".

Por las razones expuestas, además, deberá el señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, restablecer al Norman Cerdas González, funcionario de la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en el pleno goce de sus derechos y obligaciones inherentes al puesto que actualmente ocupa. Lo anterior, con fundamento en el oficio del 11 de octubre de 2021, los señores Erick Garita Jiménez, Luis García Quirós, Kurt Steinvorth Rojas y Soley Araya Hidalgo, correspondiente al informe médico de la Comisión Médica Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Archivar sin más trámite, la denuncia interpuesta por funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, mediante escrito del 16 de diciembre de 2020, consecutivo de ventanilla única número 2980-2020 E del 23 de diciembre de 2020, contra el señor Norman de Jesús Cerdas González, funcionario de la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, específicamente, en cuanto al supuesto hecho acontecido entre éste y el señor Pedro Parada Armas en el baño de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Lo anterior, por cuanto no se logró identificar y documentar los elementos de prueba necesarios y suficientes que permitan a la Administración motivar adecuadamente la apertura de un procedimiento administrativo disciplinario en contra de éste, cualquier intento en este sentido visiblemente resultaría ineficaz.

2) Archivar sin más trámite, los restantes aspectos de la denuncia tramitada con el consecutivo de ventanilla única número 2980-2020 E del 23 de diciembre de 2020, ya que efectivamente no se cuenta con elementos probatorios suficientes que justifiquen la apertura de un procedimiento administrativo, según el oficio número DGAC-DFA-RH-RL-OF-002-2021 del 25 de febrero de 2021, suscrito por la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria del Proceso de Gestión de Relaciones Laborales de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil.

3) Girar instrucciones al señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, para que de manera prioritaria y en coordinación con la Unidad Institucional de Gestión de Recursos Humanos, realice un estudio de clima organizacional a lo interno de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, con el objetivo de que los funcionarios que laboran ahí tengan la oportunidad de manifestar, ante

la instancia correspondiente, sus disconformidades e inquietudes respecto al ambiente laboral en el que se desarrollan, de esta forma se dará cumplimiento a la Ley General de Control Interno.

4) Deberá el señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, restablecer al señor Norman Cerdas González, funcionario de la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en el pleno goce de sus derechos y obligaciones inherentes al puesto que actualmente ocupa. Lo anterior, con fundamento en el oficio del 11 de octubre de 2021, suscrito por los señores Erick Garita Jiménez, Luis García Quirós, Kurt Steinvorth Rojas y Soley Araya Hidalgo, correspondiente al informe médico de la Comisión Médica Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.

5) Comunicar los resultados de esta investigación a los señores Juan Carlos Barquero Madrigal, Andrés Venegas Campos, Yendri Molina Campos, Yans Segura Rodríguez, Betzabé Soto Villegas, Michael Araya Solano, Pedro Parada Armas, Ronald Vega Bolaños y Leonardo González Herrera, funcionarios del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, ubicados en la Torre Control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Notifíquese al señor Fernando Naranjo Elizondo, jefe del Departamento de Navegación Aérea, por medio del correo electrónico fnaranjo@dgac.go.cr.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N°7

No.201-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:27 horas del 6 de diciembre de dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, para la suspensión temporal de las rutas: San José, Costa Rica-Bogotá, Colombia y viceversa; San José, Costa Rica–Ciudad de Panamá; segmento Santiago Chile de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú–Santiago Chile y viceversa. Es importante indicar que las solicitudes se presentaron en tiempos diferentes; no obstante, por economía procesal se tramitan en un mismo informe.

Resultandos:

Primero: Que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 128-2020 del 6 de julio de 2020, el cual le permite brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en las rutas:

1. San José – San Salvador y viceversa
2. San José – Guatemala y viceversa
3. San José – Panamá y viceversa
4. San José – Guatemala- Los Ángeles y viceversa
5. San José – San Salvador – J.F. Kennedy y viceversa
6. San José – San Salvador – Los Ángeles y viceversa
7. San José – San Salvador – Cancún y viceversa
8. San José – San Salvador – Toronto y viceversa
9. San José – Lima – Santiago de Chile y viceversa
10. San José – Bogotá y viceversa.

Segundo: Que mediante resolución número 050-2021 del 21 de abril de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima la suspensión de las rutas: San José-Guatemala y viceversa y San José-San Salvador – Cancún y viceversa, efectiva a partir del 01 de abril y hasta el 30 de abril de 2021 y San José-Lima-Santiago de Chile y viceversa, efectiva a partir del 01 de abril de 2021 y hasta el 01 de abril de 2022.

Tercero: Que mediante resolución número 141-2021 del 23 de agosto de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, la suspensión de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo, en las rutas San José, Costa Rica–Bogotá, Colombia y viceversa y San José, Costa Rica–Ciudad de Panamá, Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021.

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única numero 2575-2021 del 3 de noviembre de 2021, la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa

Rica Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la suspensión temporal San José, Costa Rica – Bogotá, Colombia y viceversa, efectiva a partir del 2 de diciembre de 2021 y hasta el 2 de marzo de 2022.

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única numero 2575-2021 del 3 de noviembre de 2021, la señora Marianela Rodríguez Parra, en su condición de repetida cita, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la suspensión temporal Segmento Santiago de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú–Santiago, Chile y viceversa, efectiva a partir del 23 de enero al 23 de julio de 2022.

Quinto: Que mediante escrito registrado con el consecutive de ventanilla única numero 2712-2021 del 18 de noviembre de 2021, la señora Marianela Rodríguez Parra, en su condición citada, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la suspensión temporal de la ruta: San José-Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de diciembre de 2021 y hasta el 01 de marzo de 2022.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-185-2021 del 23 de noviembre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Autorizar a la compañía Avianca Costa Rica, S. A., la suspensión temporal de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, en las siguientes rutas:*
> • *San José, Costa Rica - Ciudad de Panamá, Panamá y viceversa efectivo del 01 de diciembre del 2021 y hasta el 01 de marzo del 2022.*
>
> • *San José, Costa Rica–Bogotá, Colombia y viceversa efectivo del 02 diciembre 2021 y hasta el 02 de marzo del 2022.*
>
> • *El segmento de ruta Santiago de Chile, de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú, Santiago Chile y viceversa efectivo del 02 de abril 2022 y hasta el 23 de julio del 2022.*
> *Recordar a la compañía que se deberán presentar los nuevos itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19.*".

Séptimo: Que de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 25 de noviembre de 2021, se verificó que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

Octavo: Que mediante correos del 23 y 25 de noviembre de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica, previno a la compañía Avianca Costa Rica S.A., la morosidad existente con la Dirección General de Aviacion

Noveno: Que mediante constancia de no saldo número 519-2021 del 30 de noviembre de 2021, válida hasta el 07 de diciembre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, se encuentra al día con sus obligaciones.

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

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 91-2021

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, la cual consiste en la suspensión temporal de las rutas: San José, Costa Rica-Bogotá, Colombia y viceversa; San José, Costa Rica–Ciudad de Panamá; segmento Santiago Chile de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú–Santiago Chile y viceversa.

En lo que se refiere a la suspensión de las rutas San José, Costa Rica-Bogotá, Colombia y viceversa; San José, Costa Rica–Ciudad de Panamá, según la resolución número 141-2021 del 23 de agosto de 2021, las mismas se encuentran suspendidas del del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021. Por tal razón, la nueva suspensión en ambos casos regiría a partir del 2 de diciembre de 2021.

En lo que respecta a la suspensión del Segmento Santiago de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú–Santiago, Chile y viceversa, la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima solicitó que la misma sea a partir del 23 de enero y hasta el 23 de julio de 2022; no obstante, mediante la resolución número 050-2021 del 21 de abril de 2021, el Consejo Técnico autorizó la suspensión de la totalidad de la ruta hasta el 01 de abril de 2022. Asimismo, la compañía ha informado el retorno de las operaciones hacia Perú desde el 23 de enero de 2021, dejando suspendido únicamente el segmento de Santiago, Chile hasta el 23 de julio 2022. Así las cosas, la suspensión es aplicable a partir del 2 de abril y hasta el 23 de julio de 2022.

En este sentido, el fundamento legal para la suspensión de vuelos se basa en lo que establece el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil, el cual señala textualmente lo siguiente.

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-185-2021 del 23 de noviembre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima la suspensión de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, en las siguientes rutas:

- San José, Costa Rica - Ciudad de Panamá, Panamá y viceversa, efectiva del 01 de diciembre de 2021 y hasta el 01 de marzo de 2022.

- San José, Costa Rica–Bogotá, Colombia y viceversa, efectiva del 2 diciembre 2021 y hasta el 2 de marzo de 2022.

- El segmento de ruta Santiago de Chile, de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú, Santiago Chile y viceversa, efectiva del 2 de abril de 2022 y hasta el 23 de julio de 2022.

Por su parte, de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 25 de noviembre de 2021, se verificó que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

En cuanto a las deudas contraídas con la Dirección General de Aviación Civil, la compañía se encontraba morosa, debido a una factura pendiente de cancelar, razón por la cual la Unidad de Financiero no extendida la constancia de no saldo, requisito sino qua non, para el trámite de solicitud de suspensión. Mediante correos electrónicos del 23 y 25 de noviembre de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica, previno dicha morosidad a la compañía Avianca Costa Rica.

En este sentido, mediante constancia de no saldo número 519-2021 del 30 de noviembre de 2021, válida hasta el 07 de diciembre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, se encuentra al día con sus obligaciones.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-185-2021 del 23 de noviembre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, la suspensión de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo, en las siguientes rutas:

- San José, Costa Rica - Ciudad de Panamá, Panamá y viceversa, efectiva del 01 de diciembre de 2021 y hasta el 01 de marzo de 2022.

- San José, Costa Rica–Bogotá, Colombia y viceversa, efectivo del 2 diciembre 2021 y hasta el 2 de marzo de 2022.

- El segmento de ruta Santiago de Chile, de la ruta San José, Costa Rica–Lima, Perú, Santiago Chile y viceversa, efectiva del 2 de abril de 2022 y hasta el 23 de julio de 2022.

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

3) Los efectos retroactivos del presente acto administrativo se fundamentan en el artículo 142 de la Ley General de la Administración Pública, el dictamen número C-189-2012 del 6 de agosto de 2012, emitido por la Procuraduría General de la República, así como en la emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. Además, debemos tener presente que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima presentó la esta gestión con un plazo razonable para su resolución, no obstante, por fuerza mayor, la desintegración estructural del CETAC, no fue posible que el presente asunto fuera agendado y resuelto previamente; lo cual eximiría de cualquier responsabilidad administrativa tanto al operador aeronáutico, como a la Dirección General de Aviación Civil.

4) Notificar a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico Marianela.parra@avianca.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil