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

ACTA No. 09-2024

Acta número nueve correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciséis horas con dieciséis minutos del seis de febrero del dos mil veinticuatro, de manera presencial, en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de las siguientes personas: Luis Amador Jiménez, William Rodríguez López, quienes presiden, Mauricio Campos Carrión, Nidia Cordero Padilla, Marcos Castillo Masis y Fadrique Rosales Salas, directores de este Consejo; así como los señores Fernando Naranjo Elizondo, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general, Mauricio Rodríguez Fallas, asesor jurídico y la señorita Sofía Hidalgo Mora de la secretaria de actas.

Se justifica la ausencia del señor José María Vargas Callejas por motivos personales.

PRESIDE LA SESIÓN EL SEÑOR WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ, VICEPRESIDENTE DEL CETAC.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 09-2024, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 09-2024.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 07-2024, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 30 de enero del 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 07-2024, del 30 de enero del 2024.

III.-AUDIENCIA CON CORIPORT

Al ser las 16:17 ingresan a la sesión los señores Cesar Jaramillo y Carlos Arrea de CORIPORT S.A, así como los señores Rodolfo Garbanzo y Aldo Milano del Órgano de Control.

ARTÍCULO TERCERO

Se concede audiencia al señor César Jaramillo Gallejo, gerente general de la compañía CORIPORT S.A, con el fin de que exponga ante este Consejo Técnico, la diferencia entre Gestión Interesada y Concesión de Obra Pública, presentación Aeropuerto de Guanacaste un servicio de excelencia y el Plan de Fina Sintonía para la temporada alta en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, los cuales presenta mediante los oficios COR-GG-24-031, COR-GG-24-041 y COR-GG-24-042, del 6 de febrero del 2024.

El señor Cesar Jaramillo indica que solicitó esta reunión pensando en los asuntos que les están urgiendo.

Como punto número uno se refiere a la presentación en relación con Gestión Interesada y Concesión de Obra Pública, esto viene muy al caso por su capacidad de reacción basada en el Contrato de Concesión debe ser muy rápida, y lo ha sido, sin embargo, está paralizada y reducida en razón de la aplicación, según su manera de verlo, de criterios que tienen que ver con la gestión interesada en vez del contrato de concesión y la Ley de Concesión, el punto focal es que la concesión le da a CORIPORT la responsabilidad de velar porque el aeropuerto funcione bien y que de esa manera sea el experto que hace las cosas y que las haga con base en el contrato y más bien las facultades de control, fiscalización y gerencia sean ex post.

Continúa indicando que están enfrentados a una permisología mayor que la que dice el contrato y a priori se les está pidiendo, por ejemplo, cuánto van a ser los gastos que va a generar el parqueo, cuál es la relevancia para la Administración del Concedente cuáles van a ser los gastos del parqueo, eso es un asunto de regla y ventura de ellos, están enfrentando muchísima tardanza en cosas que urgían y ahora son de urgencia mayor, por ejemplo, el parqueo. Entonces esa es la relevancia de la primera presentación, quisieran que volvieran por los fueros, que en este contrato en particular han sido muy exitosos, que ellos como concesionario hacen. La Administración Concedente anda viendo si lo que están haciendo está correcto, si cumplieron con los códigos sísmicos y leyes, pero de la manera en la cual lo dice el contrato.

El señor Jaramillo indica que con respecto a esto tienen varios ejemplos, uno de los graves es el salón de homologación, la sala de homologación una cosa muy linda, una cosa que demuestra la forma como el concesionario y la administración se han venido acomodando a lo largo de los años, CORIPORT hizo una extensión de edificio muy grande, aprobada en el 2018, 25% de aumento, porque se veía un aumento muy grande del tráfico para adelante, ya no del 6%, sino 10.5%, con base en fundamentales y entonces les recibieron eso e incluía áreas comerciales futuras, llegó algo que nadie esperaba, que era la pandemia, tenían obligaciones de distanciamiento y le pidieron a la Administración Concedente que permitiera usarla como contingencia, dado que había que tener 2 metros o 1.80 metros entre la gente, y dijeron que sí, esa contingencia luego la pasaron un salón homologado, o sea, lo convirtieron con igual calidad que el resto de los salones, en virtud de que era lo mejor que podían hacer. Es decir, CORIPORT renunció a un área que estaba planeada para área comercial, para hacerla una sala de espera, porque era lo que técnicamente tenían que hacer de acuerdo con lo que la Administración Concedente había definido que eran las posiciones de rampa. Les densificaron las posiciones de rampa, se hicieron así, los estrecharon y ellos tenían que ver para dónde crecían, para arriba, para abajo o para atrás, no podía crecer para los lados porque generaban contra flujos. Por lo tanto, decidieron crecer para atrás, sacrificando su área comercial y no se lo prueban después de todo este tiempo. Están operando, pero tienen una precariedad en el manejo comercial de esas áreas comercial, porque la Administración los tiene a la espera de aprobación.

El señor Cesar Jaramillo indica que trae esta presentación, porque los están tratando como si fuera un contrato de gestión interesada, no se está aplicando las normas del contrato.

El señor Carlos Arrea menciona que en ningún momento el concesionario está diciendo que la administración debe de renunciar a su fiscalización, porque la fiscalización es algo que está bien contemplada en el contrato de concesión, aquí lo que están diciendo es que hay una serie de peticiones, de gestiones que el concesionario hace con ganas de progresar, de brindar un mejor servicio, dar mejor servicio al usuario que desgraciadamente, que por "x" o "y" motivo duran bastante más de los 15 días hábiles de los cuales habla el contrato, y es lo que

encarecidamente están pidiendo. Además, indica que espera que no sea porque se ven con una visión de gestión interesada, esto es concesión de obra pública y más bien debieran ayudarlos a que estas gestiones salgan rápido y que se puedan poner en marcha en el aeropuerto estos nuevos programas, estas nuevas cosas que se están planteando, pero no solicitando que renuncien a que fiscalicen lo que tienen que fiscalizar, lo que pasa es que les da la impresión que la fiscalización en la gestión interesada y la fiscalización en concesión de obra pública, de alguna manera son diferentes porque los contratos son diferentes.

El señor Cesar Jaramillo indica que el segundo tema a tratar tiene que ver con la excelencia, primero informar de una manera completa porque quizás lo tienen por partes, del nivel de excelencia que ha llegado a tener el aeropuerto de Guanacaste, eso es orgullo para todos y todos son responsables de que el aeropuerto sea uno de los 5 mejores en el mundo, de acuerdo con una estadística que lleva el ACI que es el Airport Conser International, sobre los 2200 aeropuertos que componen la asociación. Eso es muy honroso y también genera muchísimas responsabilidad porque como están comprometidos con la mejora continua tanto contractualmente como por voluntad, entonces de ahí tienen que seguir creciendo, cuando se llega a una parte alta en materia de servicios al consumidor, tiene que ver por dónde mejora y esta presentación lo que pretende es primero que todo explicar la profunda transformación que va a tener la terminal en materia comercial, ya que hicieron una licitación pública donde participaron casi 40 empresas nacionales e internacionales, y van a transformar toda el área comercial para establecer el sistema de áreas mixtas; dónde el pasajero pueda tener diferencias de colores, es todo lo más moderno que hay en bienes, pero aplicando el 2024 y 2025, esa transformación los dejaría muy desarrollados en esa área.

Continúa indican que lo que los aeropuertos mejores del mundo están haciendo es desarrollar los servicios, ya no se trata de vender únicamente, es el tema de servicios porque donde se viene elaborando a partir de la Ley, por ejemplo, de Ley 7600, lo que debe hacerse con las personas con necesidades especiales, y lo va elevando a materia de poderle dar la satisfacción de la experiencia, que es lo que está pidiendo el cliente ahora, todos los clientes tienen algunas necesidad especial, algunas fáciles y otras más difíciles. Por esto es por lo que para ellos fue muy importante la aprobación en última instancia del fast track, pero el fast track es solo la punta del iceberg de todo el sistema de meet and greet que están montando, es tanto de entrada como de salida, por esto es que buscan satisfacer las necesidades de cada viajero.

Adicionalmente, señala que hay un accidente que les ha sucedido que los tiene muy frenados en el aeropuerto y es la empresa Aerocombustible, ya que está generando reducciones de los ingresos de los carretoneros que tienen contratos con ellos del 60%, de los taxistas que tienen contrato con ellos también del 40%, están afectando la misma supervivencia de CATURGUA que es la Cámara de Turismo de Guanacaste, porque la parte más importante de los ingresos de CATURGUA dependen del tagging, que este empresa Aerocombustible se está haciendo al margen de cero contrato con CORIPORT, cero contrato con aerolíneas, está francamente deteriorando todo el modelo económico del aeropuerto y nada más está hablando de los que tienen raíz más profunda en Guanacaste.

Cuando hubo pandemia a los que más se les ayudó fue precisamente a los clientes más débiles, esto está afectando a todos, están afectando de manera más fuerte a los clientes más débiles del aeropuerto, que son esos y a CORIPORT también le afecta. El efecto sobre pasajeros es el desorden que crean, que es muy grande, ya tuvieron una reunión donde estuvo representada la DGAC, otras empresas y otras instituciones del Estado, donde estos señores de Aerocombustible ponen las valijas de los pasajeros en las máquinas de rayos X de Aduanas, eso significa algo grave desde el punto de vista de la identificación y persecución de un ilícito.

CORIPORT nunca ha permitido que ningún representante toque las valijas de los pasajeros antes de llegar a la inspección de Aduanas, Fitosanitario, salud vegetal y salud humana. Así que, no se trata de que Aerocombustibles haga las cosas bien, es que deje hacerlas, porque está afectando toda la lógica del Contrato, sobre como CORIPORT maneja el presenta y futuro del aeropuerto.

Prosigue indicando que no tienen un contrato con CORIPORT ni con aerolíneas, no se trata de buscarle un lado para ver cómo operan, lo que están afectando son muchas empresas que de una manera organizada pueden hacer que funcione bien, más servicios para el pasajero.

El señor William Rodríguez consulta que si Aerocombustible cuenta con un certificado de explotación.

A razón de esto, el señor Cesar Jaramillo contesta afirmativamente e indica que se basan en que tienen una habilitación dada por un Reglamento del CETAC, pero eso que probablemente sea aplicación nacional, pero por alguna razón no tomó en cuenta y fue subsanado hasta donde él entiende posteriormente por este Consejo, que debía tener contrato con CORIPORT, es decir, se le otorga la habilitación y vaya consigue el contrato con CORIPORT, sin embargo, nunca lo consiguieron. Entonces llegaron con otra argucia que es, que no tienen contrato con CORIPORT, pero si con aerolíneas, y resulta que esto no es así. Ahora, están haciendo contratos con empresas que manejan pasajeros, o sea huéspedes dentro de Costa Rica, y de ahí les están causando todo tipo de problemas, o sea, si CORIPORT es miembro de CATURGUA piensan que CATURGUA deje de existir, para él es una gran pérdida porque lo que ha hecho CORIPORT con este asunto de los taggings, es favorecer a CATURGUA para que le pueda ofrecer ese servicio a todos los pequeños que no lo pueden pagar solos. Es decir, los tours operadores grandes pueden manejar su tagging solos, pero como hace un hotel pequeño, lo hace a través de sus de su membresía CATURGUA, lo cual está en peligro en este momento.

El señor Carlos Arrea indica que lo que están solicitando es que finalmente se resuelva este tema, porque ya han presentado una serie de alegatos, entiende que Aerocombustible presentó también sus argumentos, pero el tema sigue, por esto es que se solicita la colaboración para resolver la situación. El concesionario, dice que debe tener un contrato con ellos, para eso fue que se invirtió en una concesión y en una terminal, para tener contratos comerciales con una serie de gente, que sí quiere operar dentro de la terminal puede, pero debe tener contrato y en este caso ellos no lo tienen. Por lo tanto, lo que están pidiendo como un gran favor es lo puedan resolver, para que este asunto no se posponga en el tiempo, ya que esto viene desde noviembre.

El señor César Jaramillo indica que este elemento que tal vez se ve como un problema en resolver, él lo ve como una gran oportunidad de poder generar este tema de los servicios porque son alianzas importantes, están haciendo alianzas con Correos de Costa Rica para manejo del equipaje antes de llegar a la terminal, cosas de gobierno que le pueden dar mucho dinero a su oficina de correos, porque estos negocios son muy importantes para ellos. Además, hay todo un tema de producciones cinematográficas, los servicios que el aeropuerto tiene que dar a las producciones cinematográficas son grandes, son importantes, son servicios especiales, también los nómadas digitales, que tienen un poco incómodos a los hoteleros, pero es el éxito de los nómadas digitales, no son huéspedes de hotel, pero son pasajeros que vienen con necesidades diferentes.

El señor Cesar Jaramillo indica que el tercer tema es el Plan de Fina Sintonía, a modo de ejemplo menciona que con 10600 y 10800 pasajeros el 23 de diciembre y 30 de diciembre del 2023, operaron perfecto y con 8000 pasajeros un sábado se pegaron horrible, verificando el tema, un caso fue porque no hubo suficientes policías, eso se puede manejar, el anterior capitán de la Fuerza Pública tenía muy claro cómo se manejaba ese asunto.

Además, señala que se tiene un asunto parecido con Migración, la nueva directora de Migración estableció ha establecido unas prácticas maravillosas, por ejemplo, el trato de los oficiales, esto los tiene muy contentos. Sin embargo, cuando la jefe actual se va de vacaciones, llega alguien nuevo y no sabe manejar las cosas, son temas administrativos, manejo de staff, de elementos, claves de la terminal.

Además, señala que la Policía indica que tiene 30 plazas de menos que las que tenía en el 2012, eso es muy grave porque los pasajeros son el triple y ellos tienen algunas necesidades claves en materia de inspección de equipajes, que no son delegables a la seguridad privada. En el caso de Migración que aumentaron su capacidad física, tiene una lógica administrativa buena en general, pero resulta frágil, es un tema que tiene que estar el staff por lo menos en las horas pico.

El señor Cesar Jaramillo indica que otro tema es que necesita la antigua posición 7 como contingencia, la han tenido por muchos años y este año que tienen restricciones que ya se conocen bien, no la tienen, por lo tanto, han chocado muy feo con la realidad por lo menos 3 veces, una vez que se quedó un avión de Edelweiss varios días, otra vez con Delta y WestJet. Además, menciona que cosas malas pasan en la aviación, se programa bien y tienen gente buena tanto en el Gobierno como del lado de CORIPORT en rampa, pero los aviones se dañan, la contingencia se ocupa, no es para programar ni operar vuelos ahí, es para tener la base de lo que es un aeropuerto, que es tener lugar para la contingencia, no se tiene y se necesita, esperan que se pueda hacer cuanto antes porque marzo pinta ser muy duro, en marzo van a tener 60 vuelos en pico y algunos aviones de esos son Código D.

Por otro lado, menciona que dada la experiencia que tienen en Vinci con más de 75 aeropuertos en el mundo, creen que en estos momentos de necesidad, donde tienen una temporada alta muy buena y además están con la restricción de la rehabilitación de la rampa que ya la están sufriendo, a pesar de que todavía no han empezado los trabajos de la pista, sí ya se ajustan a 12 horas desde enero y tienen más vuelos en pico por eso ven factible y deseable que la aviación general se beneficie de las posiciones comerciales siempre y cuando tengan capacidad de sacarlos antes de las 9:00am. Piensa que el Plan de Fina Sintonía puede ser muy útil en esta época y pueden aprender mucho, para que después de que termines los trabajos en pista, les ayude a programar de una manera más integral todos los vuelos.

El señor William Rodríguez indica que escuchando las peticiones de CORIPORT y a manera de resumen, sería la aprobación del área comercial que ya excedió el plazo de los 15 días hábiles, el contrato de Aerocombustible que le parece extraño que del CETAC salga un criterio que dice que Aerocombustible haga un contrato con el Concesionario y que este no lo haga, y el Plan de Fina Sintonía, le gustaría escuchar la opinión de la administración al respecto.

El señor Marcos Castillo indica que con respecto al tema de expansión y el desarrollo del aeropuerto, en el ambiente en general se dice que CORIPORT no invierte en el desarrollo de infraestructura al aeropuerto, que el aeropuerto tiene su capacidad máxima y que es el mismo edificio de hace 5 años. Sacando un extracto de un informe que CORIPORT le pasó al anterior gerente de proyecto, de un estudio de capacidad, dice que debe haber una expansión de puertas de embarque requeridas para el año 2024, "para cumplir con los servicios "B" 2022-2023 se requieren 2105 m² en la capacidad diaria, dado que a partir de 2024 se presenta una ligera necesidad de puertas de embarque adicionales, CORIPORT ya se encuentra planificando la ejecución de obras."

El señor Marcos Castillo indica que lo que percibe cuando se le solicita algo al concesionario tardan mucho en la respuesta, cree que ese sentimiento que CORIPORT tiene hacia la administración, él en lo personal lo siente hacia CORIPORT. El CETAC le ha solicitado a la gerente de proyecto varios informes y la gerente de proyecto textualmente dice: "...estoy a la espera de oficio donde aprueben los costos de los entregables del lado Tierra con el Plan Maestro..." luego indica "... el estudio de capacidad, que el Órgano de Control recomendó que se contratara a la IATA, ya que se considera que los resultados que están en el informe hasta 2030 no son acordes la saturación que ellos han visto (o sea CORIPORT), sin embargo, el concesionario aún no ha presentado la aprobación de la contratación, siendo una opción el contratar a un experto que revise los datos y como estamos en camino al Plan Maestro..."

El señor Marcos Castillo menciona que no se avanza, hace falta un Plan Maestro actualizado, un estudio de capacidad para avanzar, siente que los temas están pegados de ambos lados, le preocupa a nivel de qué el concesionario, pues presente el plan de desarrollo en función del contrato y del mismo informe que CORIPORT le envió al antiguo gerente de proyecto. Además, se refiere a qué viene el tema de los puentes de abordaje, que ya era un tema de cambio puentes de abordaje o inclusive más puentes de abordaje, que va a pasar con el parqueo que es un tema que ya se había aprobado y no se sabe que pasó, en qué situación está, son esos elementos importantes porque como indica, constantemente recibe videos y fotos de la situación del AIDOQ, tal vez se debe mejorar el flujo de información y que CORIPORT indique en función del contrato que es lo que van hacer, que le presenten el plan de desarrollo, plan de negocios o plan de inversión, están para el año 2030 y se sabe que gracias Dios, Liberia va a crecer. El señor Castillo menciona que son socios estratégicos y ambos se necesitan, por lo tanto, se debe tratar de agilizar los trámites, también por un tema de la Contraloría General de la República, que en cualquier momento puede indicar que falta poco tiempo para que se termine la concesión y soliciten cuentas, es necesario unir fuerzas para avanzar y velar por el cumplimiento del contrato de concesión, además indica que no duden en solicitar ayuda al CETAC en los temas que necesiten.

El señor Fernando Naranjo indica que con respecto al tema de gestión interesada y concesión no se va a referir porque no es competencia suya. En relación con el tema de Aerocombustible, hay una investigación que para esta semana tiene que estar lista, hay una denuncia de Aerocombustible también hacia las restricciones que CORIPORT le pone en operación en la terminal, existe un certificado de explotación que se le otorgó a la compañía para brindar servicios de asistencia al pasajero amparado al RAC-SEA y un certificado operativo que se le otorgó para brindar los servicios de asistencia al pasajero. Como lo mencionó en la reunión que tuvieron con CATURGUA lo que suceda en el edificio terminal hacia fuera y la afectación que está teniendo socios comerciales, que lo entiende perfectamente, no es un tema que la administración pueda fiscalizar, que, si los pasajeros contratan busetas o servicios de taxi, etcétera, no es una competencia de la administración para revisar fuera de la área terminal, se han enviado a los inspectores de operaciones a revisar la forma en que están operando, en qué áreas están operando, como lo están haciendo, los servicios que están brindando y esperaría tener ese informe para poder referirse a el tema de lo que se encuentre en esa investigación que asesoría legal está llevando a cabo a producto de la denuncia que fue presentada por CORIPORT, que pidieron que presentara un informe, para con base en eso emitir las recomendaciones o tomar las acciones que sean pertinentes, si es que la empresa está operando desde la perspectiva del certificado que tiene de manera ilegal.

Además, recuerda que a CORIPORT se le dijo que si va a operar en área concesión y no precisa las palabras exactas de cuando se dio el primer informe que se pidió asesoría jurídica por parte de la gerente de proyecto, que, si iba a operar y si va a utilizar espacios de la concesión para tener equipo, debería tener un contrato con el concesionario donde pagara por el espacio por supuesto, porque es un área, es un espacio físico del que está

haciendo uso. Sin embargo, indica que prefiere esperar a que esté la investigación que está llevando a cabo la Asesoría Jurídica, que tiene que estar lista esta semana para presentársela al Consejo, porque es un tema que ya viene al Consejo por parte del concesionario también.

Al ser las 16:57 ingresa a la sesión el señor Luis Amador Jiménez.

El señor Naranjo indica que, con respecto al Plan de Fina Sintonía, las fotos y algunos temas que ha habido con filas, ha sido consecuencia de una poca cantidad efectivamente de oficiales de Migración, de oficiales de Vigilancia aérea, señala que él ha coordinado con los dos directores de ambas instituciones, sin embargo, la respuesta de ellos es la falta de personal que ataca a todas las instituciones públicas. Algunas consideraciones de logística, como bien mencionó don César Jaramillo de gestión de personal, han tratado de tener la mayor apertura y recomendaciones hacia estos 2 directores, pero finalmente es personal que no está a cargo de él, entonces no le compete la forma en cómo ellos gestionen sus turnos. Además, menciona que han tomado algunas acciones y don César Jaramillo atendió el llamado de la semana pasada de Vigilancia Aérea de que la apoyara con personal en horas pico y no en horas donde no había presencia de pasajeros para manejo de las canastas que están en salidas.

Continúa indicando que, con respecto a las posiciones de contingencia, actualmente CORIPORT tiene 8, la rampa es un recurso escaso en AIDOQ, estuvieron ampliación, remodelación o reparación de la plataforma ejecutiva y ahí fue donde se restringió la posición que tenía CORIPORT para continencia, pero ante un aumento de operaciones tanto comerciales como privadas, la gestión de probabilidad que se hace, es que han sido 3 eventos en 3 meses, no se pueden dar el lujo de tener una posición disponible en caso de, porque la probabilidad se materializa en 3 vuelos, que es considerable el daño cuando se da eso está de acuerdo, la severidad del evento en cuanto a la gestión de despacio, pero si piden 9 posiciones comerciales más 2 de contingencia, queda mucho más limitados para toda la asignación del resto de aviación que llega al AIDOQ, o sea, no se tiene más rampa, la rampa no ha crecido en espacio, han crecido los vuelos comerciales, ha crecido la aviación ejecutiva, pero no ha crecido el espacio en rampa. Entonces ante esto es un tema desde su perspectiva operacional de manejo de probabilidad, de cuando un avión requiera estar en mantenimiento, tendrán que ajustarse esos días, o ese día, o esas horas, alguna situación y se demoraran otros vuelos, pero a tener una posición completamente esperando si hay una contingencia y con la necesidad que se tiene, que ya están rechazando aviación en algunos días ejecutiva, los pondría en una posición más complicada. Aun así, va a volver a pedir la estadística de cuántos eventos se tienen en esta temporada alta, porque si es algo que sucede muy comúnmente, la afectación es por muchos días y efectivamente se demuestra que el tiempo requiere una posición de contingencia, pues entonces girará la instrucción para asignarla.

El señor Fernando Naranjo indica que en cuanto al uso de la rampa comercial para aviación privada, está completamente de acuerdo siempre que llegue y salga, pero la mayoría de aviación ejecutiva que llega al AIDOQ, a veces son hasta por 5 o 6 días, o sea, son varios días y tener un avión ejecutivo privado en una posición comercial en ese caso no sería viable, pero cuando sí, girará la instrucción para que se haga esa asignación, ya lo hablaron en El Comité de Operadores, inclusive operadores locales pidieron que se les acercara más a la terminal cuando no hayan vuelos comerciales y tiene toda la lógica de poder hacerlo así.

Prosigue indicando que, en cuanto al staff de vigilancia de inmigración, por más que se ha hecho coordinaciones, por más que se ha tratado, no ha habido aumento de la cantidad de personal asignado a estas instituciones. El Tema de seguridad, no solo pasa en el AIDOQ, también en el Juan Santamaría, hay puestos de

vigilancia aérea que se llevan a otro lado del país por situaciones estratégicas justificadas que se salen de su alcance y conocimiento, pero es un tema difícil de atender desde la Dirección General el personal de otras instituciones.

El señor William Rodríguez le traslada la presidencia al señor Luis Amador.

El señor Luis Amador indica que ya los escucharon, ahora deben tener una conversación en el seno del Consejo de los diversos aspectos expuestos.

El señor Cesar Jaramillo indica que, en el plazo inmediato, o sea, febrero, marzo, abril, lo que están haciendo y seguirán haciendo es dotando de más vigilancia privada a la acción general del aeropuerto, sea de CORIPORT o sea de Gobierno, es ayudar. Además, indica que se están llevando adelante, cree que va a ser bien vista por la directora general de Migración, porque ya adelantaron bastante, es un software que se está explicando en islas mayores del Caribe y en islas menores con mucho éxito. O sea, puede reducir mucho el procesamiento de migración, que es súper clave, y mantener la calidad de la información, es un tema de interface entre UN software que ya existe y Los sistemas propios de Migración, y en esa parte no se les puede ayudar, CORIPORT lo que hace es darle el software para que Migración vea cómo le conviene, porque el software es secreto.

Además, señala que de aquí a febrero del año entrante están detrás de dos cosas que generan como 700 m² más de hallrooms, que sería pasar el VIP actual al Electromechanical Slab lejos, pero es bueno para el VIP por todo lo que les estaba diciendo de servicios y la construcción de 400 m² más de hallrooms entonces en el oeste, tendrían 375 en el este y 400 en el oeste, se crece equilibrados. Otra cosa importante de mencionar es que van bien con el Plan Maestro, les presentaron las líneas generales de planificación de la DGAC y las convirtieron con la ayuda de su Casa matriz, en lo que se puede llevar a un a una licitación pública Internacional, esto es lo que la administración puede considerar la licitación del Plan Maestro detallado, es una contribución que hacen al asunto para que el tema de Plan Maestro avance rápido, que es un interés común.

El señor Carlos Arrea indica que comparte lo indicado por el señor Marcos Castillo, muchas veces se enredan en el ir y venir de la documentación y entonces se llegar a percibir que CORIPORT no quiere hacer las cosas, pero CORIPORT si quiere y todo lo que sea una inversión CORIPORT lo quiere hacer, pero, es decir, presentaron los requisitos mínimos, no se han terminado con ese estudio, entonces no se puede progresar con expansiones, pero hasta que no se defina qué es lo que tiene que crecer. Además, indica que le toma la palabra y de una forma les dice que CORIPORT colaborará en todo lo que sea agilizar para poder progresar con los temas.

El señor Marcos Castillo da las gracias y consulta sobre qué van a ver con el estudio de capacidad, si van a actualizar el que tienen 2030 o cual sería para que la gerente de proyecto conteste a la brevedad posible, porque esto los tiene detenidos, además, consulta si el tema de expansión incluye o no puentes de abordaje.

El señor Cesar Jaramillo indica lo que corresponde hacer es un nuevo estudio de capacidad, eso es como un Plan Maestro chiquito y rápido, desde el punto de vista técnico, el del 2021 ya murió, o sea, la importancia del 2021 fue tener la visibilidad de dónde estaban parados, incluso el CETAC anterior. Ahora hay una nueva realidad por lo que deben ajustarse, es el corto plazo, y el largo plazo es el Master Plan, que ya la Casa Matriz y CORIPORT lo está trabajando.

Y con respecto a los puentes de abordaje, formalmente es una obligación de CORIPORT del 2027, pero han estado viendo la posibilidad de ampliar dos puentes rápidamente nuevos, y entonces de alguna manera comenzar a pagar su deuda del 2027 un poco antes, para que el aeropuerto cuente con 6 en vez de 4, o sea, la obligación de CORIPORT son 4 en el 2027. Pero si están viendo posiciones de rampas y están diciendo que el tráfico viene bien, que tienen que crecer en la terminal, también el Tema de puentes es importante porque es servicio, CORIPORT puede dar el servicio composiciones remotas, pero esa no es la idea. Esa es la voluntad y lo que ya están haciendo con algunas empresas productores de puentes.

El señor Cesar Jaramillo y el señor Carlos Arrea agradecen la atención y se retiran de la sesión al ser las 17:10.

Al ser las 17:10 se decreta un receso por parte de la presidencia del CETAC.

Al ser las 17:30 se reanuda la sesión ordinaria 09-2024.

El señor Marcos Castillo sugiere que el tema de Aerocombustible sea trasladado a la Dirección General, que ya está tratando el tema y que les presenten en la próxima semana el informe final. Y con respecto a los otros dos temas tratados que sean enviado al Órgano de Control para que brinden un informe al respecto.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Instruir a la dirección general para que presente la próxima semana el informe final en relación con la situación de la compañía Aerocombustible en el AIDOQ.
- Trasladar al Órgano de Control los temas relacionados con los tiempos de respuesta a solicitudes o requerimientos del Concesionario, así como lo indicado sobre la diferencia entre Gestión Interesada y Concesión, para que brinde un informe al respecto.

IV.-AUDITORIA INTERNA

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio AI-022-2024, del 29 de enero del 2024, y suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que solicita la modificación del artículo 11 de la sesión ordinaria 04-2024, celebrada el 16 de enero del 2024, esto debido a un cambio de fechas, modalidad y costo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Modificar lo acordado en el artículo 11 de la sesión ordinaria 04-2024, celebrada el 16 de enero del 2024, para que se lea de la siguiente manera:

Autorizar la participación de las señoras Maribel Muñoz Arrieta, Vexzis Gómez Villagra y el señor Oscar Serrano Madrigal, en el curso "JURISPRUDENCIA EN CONTRATACIÓN PÚBLICA 2023", el cual será impartido por la empresa ACG ARISOL CONSULTING GROUP, S.A, los días 07, 14, 21 y 28 de febrero del 2024, en modalidad presencial en el Hotel Radisson. El costo será de ¢216.240.00 (Doscientos dieciséis mil doscientos cuarenta colones con cero céntimos, con valor agregado incluido) por participante, para un total de para un total de ¢648,720.00 (Seiscientos cuarenta y ocho mil setecientos veinte colones exactos, con valor agregado incluido) por los 3 participantes, el cual será cargado al presupuesto que para esos efectos ha previsto la Auditoría Interna, de acuerdo con las normas administrativas y jurídicas que los rigen.

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

ACTA No. 09-2024

V.- ÓRGANO DIRECTOR

ARTÍCULO QUINTO

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

VI.-ASUNTOS DE LA DIRECCION GENERAL

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0167-2024, del 31 de enero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la ampliación de los criterios emitidos por el Departamento de Aeropuertos y la Unidad de Asesoría Jurídica, expuestos a través de los oficios N° DGAC-DG-OF-0113-2024/DGAC-AJ-0F-0064-2024, de fecha 22 de enero de 2024, y DGAC-DG-OF-1625-2023/DGAC-DA-OF-0258-2023, de fecha de 18 de agosto de 2023, relacionados con la viabilidad de adoptar la figura de arrendamiento, por medio de leasing, para equipos de sistema (SEI) para el Aeropuerto Internacional de Limón.

El señor Fernando Naranjo indica que dando algunos antecedentes del proyecto para tratar de comprar las máquinas de bomberos para todos los aeropuertos internacionales, se hizo la gestión ante MIDEPLAN para incluir el Aeropuerto Internacional de Limón, porque existe un incumplimiento, porque no hay un equipo de extinción de incendios que cumpla con la normativa aeronáutica, la respuesta en ese entonces de MIDEPLAN

fue que no es posible inscribir un proyecto, porque no existe la infraestructura para resguardar las máquinas. Por lo tanto, no se puede propiciar la compra de una máquina de bomberos.

Continúa indicando que después se dio la orden de que hicieran un análisis para valorar la posibilidad de hacerlo por leasing, eso también se evaluó por parte de Financiero, Asesoría Jurídica y se llegó a la conclusión de que eventualmente sí se podría, pero sería algo que tiene que ir a la Asamblea Legislativa porque sería un crédito prácticamente con una figura financiera como el leasing.

Adicionalmente, indica que revisaron las operaciones internacionales del Aeropuerto Internacional de Limón para los últimos 5 años, con el sistema INDRA, y las operaciones en algunos días ni siquiera representan un vuelo internacional por día. Lo más grave de esto es que ante la luz de una auditoría OACI que se tendrá este año o el próximo, el Aeropuerto Internacional de Limón no cumple con los parámetros para ser aeropuerto internacional, entonces, como Autoridad Aeronáutica, lo que están solicitando es que se cancele momentáneamente, esto es una decisión complicada desde muchos puntos de vista, la categoría internacional para poder sacarlo del Plan de Navegación Aérea que está presentado a la Oficina Regional de la OACI, como un aeropuerto disponible y alterno para aviación comercial internacional, pero no cumple con los parámetros para ser aeropuerto internacional, no cumple para que se pueda certificar como aeropuerto internacional y por lo tanto, tomando estas consideraciones, es que se somete a valoración del Consejo, tres recomendaciones, que se suspenda temporalmente la categoría de aeropuerto internacional hasta que se cuente con las infraestructuras, como hay un proyecto que está avanzando de prefactibilidad y otras cosas para dotar al Aeropuerto de Limón de expansión y que cumpla con los parámetros, que realicen las gestiones para eliminar este aeropuerto de la lista de aeropuertos internacionales contemplados en el Plan Regional de Navegación Aérea y que se continúe con el camino de estudios de factibilidad para aumentar la infraestructura en el Aeropuerto Internacional de Limón.

El señor Fadrique Rosales le consulta al director general, que asumiendo que se proceda con esa suspensión temporal y ya se cuente con la infraestructura necesaria, cuánto se tomaría reintegrar de nuevo Limón con como un Aeropuerto Internacional en temas de tiempo.

El señor Fernando Naranjo indica que la categoría internacional se da por decreto ejecutivo, que ya la tiene, sin embargo, pide el apoyo de la Asesoría Jurídica para saber si habría que someter a que se varíe el decreto o se puede mantener con esa categoría, eso es un tema país, en cuanto a normativa internacional es cuando el aeropuerto esté construido bajo parámetros de cumplimiento de RAC 14 y todo lo que conlleva los servicios que debe tener, eso es prácticamente cuando se aperture el aeropuerto, inmediatamente recupera su categoría internacional.

El señor Marcos Castillo indica que, con respecto a este tema, solicita un periodo de tiempo para que el acuerdo no se tome hoy, porque sí tendría que llevarlo a UCCAEP, porque esa decisión no puede asumirla. Es un tema de un aeropuerto internacional, también conlleva un tema social también y pues todo lo que pueda venir de más, por lo tanto, sí le gustaría consultarlo directamente con UCCAEP y que ellos le den la posición oficial, por tanto, solicita aproximadamente dos semanas para trasladar a UCCAEP la consulta.

El señor Mauricio Rodríguez indica que respondiendo la pregunta del director general, en derecho a conocer lo que son paralelismo de las formas, como se hacen las cosas, se deshacen, si el Aeropuerto Internacional de Limón fue por decreto ejecutivo, tiene que ser mediante un decreto ejecutivo que se modifique la condición.

El señor Luis Amador indica que atendiendo la solicitud de don Marcos Castillo, mociona para alterar la agenda del día de hoy y posponer el conocimiento de este asunto para dentro de 15 días.

El señor William Rodríguez consulta si atrasar este asunto 15 días tiene alguna implicación.

A lo que indican que no.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Trasladar el oficio DGAC-DG-OF-0167-2024 para que se conozca nuevamente en 15 días.

A.-UNDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

Al ser las 17:39 ingresa a la sesión la señora Magaly Vargas de la Unidad de Recursos Financieros.

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0174-2024, del 31 de enero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DFA-URF-PRES-OF-056-2024 del 31 de enero del 2024, suscrito por las señoras Magaly Vargas Hernández, jefe a.i de la Unidad de Recursos Financieros y Kattia Pérez Núñez, jede del Departamento Financiero Administrativo, relacionado con el ajuste presupuestario denominado modificación presupuestaria Decreto Ejecutivo H-003 y Decreto Legislativo H-003.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0174-2024, de la Dirección General y DGAC-DFA-URF-PRES-OF-056-2024, de la Unidad de Recursos Financieros:

Aprobar la modificación presupuestaria Decreto Ejecutivo H-003 por un monto de ¢4.397.341.146,00 (Cuatro mil trescientos noventa y siete millones trecientos cuarenta y un mil ciento cuarenta y seis colones exactos) y Decreto Legislativo H-003 por un monto de ¢319.756.250,00 (Trecientos diecinueve millones setecientos cincuenta y seis mil doscientos cincuenta colones exactos). **ACUERDO FIRME**

Al ser las 17:41 se retira de la sesión la señora Magaly Vargas.

B.-PMO

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0147-2024, del 25 de enero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en los oficios DGAC-UPI-OF-013-2024, del 25 de enero del 2024, suscrito por las señoras María Vega Elizondo, encarga de Proceso PMO, Daisy Montoya Alfaro, analista del Proceso PMO y el señor Luis Miranda Muñoz, jefe a.i de la Unidad de Planificación Institucional. Y DGAC-UPI-INF-006-2024 del 24 de enero del 2024, suscrito por las señoras María Vega Elizondo, encarga de Proceso PMO, Daisy Montoya Alfaro, analista del Proceso PMO, en el que remiten el informe de relacionado con el avance

de proyectos correspondiente al III y IV trimestre del 2023, correspondiente a los proyectos de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

La señora Nidia Cordero indica que ella revisó los dos informes de PMO y le parece que están muy bien, sin embargo, le gustaría saber si es posible que incluyan en estos informes la fecha de inicio y la fecha de terminación de acuerdo con el cronograma propuesto y aceptado. Esto debido a que indican el porcentaje de avance físico de la obra, pero no se sabe si está dentro de las fechas establecidas y si en algún momento piden un reajuste o se tiene que cobrar una multa, etc, no se tiene esa información.

El señor Luis Amador le indica al director general si es posible incluir lo solicitado por la señora Nidia Cordero.

El señor Fernando Naranjo le indica que sí.

El señor Luis Amador indica que entonces se puede aprobar con la inclusión y que lo vuelvan a remitir para que los directores lo tengan.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Dar por recibido el informe de avance del III y IV trimestre del 2023, correspondiente a los proyectos de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.
- Instruir a la dirección general para que incluya el cronograma de cada proyecto con el fin de conocer los avances de conformidad con las fechas de establecidas de inicio y finalización de los proyectos.

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0177-2024, del 01 de febrero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en los oficios DGAC-UPI-OF-019-2024, del 31 de enero del 2024, suscrito por las señoras María Vega Elizondo, encarga de Proceso PMO, Daisy Montoya Alfaro, analista del Proceso PMO y el señor Luis Miranda Muñoz, jefe a.i de la Unidad de Planificación Institucional, en el que remiten el informe de avance del IV trimestre 2023, correspondiente a los proyectos de inversión de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Dar por recibido el informe de avance del IV trimestre 2023, correspondiente a los proyectos de inversión de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.
- Instruir a la dirección general para que incluya el cronograma de cada proyecto con el fin de conocer los avances de conformidad con las fechas de establecidas de inicio y finalización de los proyectos.

C.-UNIDAD DE ASESORIA JURIDICA

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0179-2024, del 31 de enero del 2024, 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-0090-2024, del 31 de enero del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla número VU-0003-2024 del 8 de enero de 2024; mediante el cual la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, en calidad de apoderada general, solicitó la suspensión temporal de la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa (SAL-SJO y/o GUA y viceversa), efectiva a partir del 6 al 29 de febrero de 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0179-2024, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0090-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 036-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.036-2024 que resuelve:

1) De conformidad con los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil y el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-025-2024 del 29 de enero de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo; autorizar a la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señor Marianela Rodríguez Parra, la suspensión temporal de su certificado de explotación, (ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y viceversa) en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo, efectivo a partir del 6 al 29 de febrero de 2024.

2) Indicar a la compañía Taca International Airlines sociedad anónima que, vencido este plazo, deberá presentar los itinerarios de operación.

3) Notifíquese el presente acuerdo a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada de la compañía Taca International sociedad anónima, por medio de la dirección de correo electrónico marianela.parra@avianca.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta y Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

VII.- ASUNTOS DE PRESIDENCIA: no hay

VIII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

El señor Marcos Castillo indica que el día de hoy se le presentó al Primer vicepresidente de la República, Sthepan Brunner, el proyecto que AERIS le está ofreciendo al IMAS de tercerizar las tiendas libres del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Esta reunión se realizó en conjunto con el Órgano Fiscalizador, se hizo una presentación muy amplia, el señor Sthepan Brunner se mostró bastante interesado y pidió algunos ajustes en cuanto a cifras, números y cálculos.

El Órgano Fiscalizador va a trasladar estos ajustes a AERIS y posteriormente se los envían al señor Brunner, para que él acceda al IMAS, ya que él se va a encargar directamente con el IMAS de hacer las coordinaciones, entonces para que todos enterados que ya se está gestionando este tema.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Tomar nota de lo manifestado por el señor Marcos Castillo Masis.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

El señor Marcos Castillo le consulta al señor Luis Miranda, con respecto a la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, ya que al día hoy no tiene una jefatura. Tiene entendido que hay informes que no se han podido cerrar porque no tiene el jefe que firme, por la calificación que tiene, por lo tanto, consulta sobre cómo se va avanzando, porque la OACI también presentó hace unos días un informe de una inspección que hizo, y como la Unidad de Accidentes e Incidentes pertenece al CETAC le gustaría saber el estado de la situación.

El señor Luis Miranda indica que el informe al que hace referencia don Marcos Castillo es la segunda entrega de un proyecto llave en mano que procura dar una asistencia integral a la Unidad de Investigación de Accidentes, con miras a una eventual auditoría. Efectivamente, hay una serie de recomendaciones que hacen los expertos de la OACI designados para la asistencia que brindaron, hay temas que van a abordar de acuerdo con lo solicitado por don Fernando Naranjo, para ver justamente cómo abordan las recomendaciones para ir dando cumplimiento.

Adicionalmente, indica que hay un tema evidentemente presupuestario y de creación de plazas que son la pega prácticamente en todos los temas de la institución, pero es algo que van a abordar en la reunión de mañana y así tener todo más claro. Para el jueves será posible tener una respuesta más certera de parte de la Unidad de Recursos Humanos, en lo que corresponde al nombramiento de la plaza de jefatura.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Tomar nota de lo manifestado por el señor Marcos Castillo Masis y el señor Luis Miranda Muñoz.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECISIETE HORAS CON CUARENTA Y CINCO MINUTOS.

ACTA No. 09-2024

LUIS AMADOR JIMÉNEZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

JOSÉ FEDERIQUE ROSALES SALAS

NIDIA CORDERO PADILLA

MARCOS CASTILLO MASÍS

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 09-2024

Fecha:	06 de febrero del 2024
Hora:	5:00 p.m.
Lugar:	Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

1.- aprobación de la agenda No. 09-2024

IL.- APROBACIÓN DEL ACTA

1.- aprobación del acta de la sesión No. 07-2024

III.- AUDIENCIA CON CORIPORT PARA TRATAR ASUNTOS VARIOS

IV. AUDITORIA INTERNA

1.- Solicitud para el cambio de fecha y modalidad de capacitación Jurisprudencia en Contratación Pública.

V.- ÓRGANO DIRECTOR

1.- Informe final del órgano director del procedimiento administrativo Seguido contra la compañía Constructora Meco S.A, adjudicataria de la licitación abreviada número 2022LA-000003-0006600001, denominada "Construcción de acueducto de agua potable para suministro al Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós".

VI.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

1.- Informe relacionado con la ampliación a criterios técnicos para adquisición de equipos SEI para el Aeropuerto Internacional de Limón y su categoría como aeropuerto internacional.

A.– UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

A1.- Informe relacionado con la modificación presupuestaria Decreto Ejecutivo H-003 y Decreto Legislativo H-003

B. PMO

B1.- Informe de Avance de Proyectos correspondiente al III y IV trimestre 2023, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

B2.- Informe de avance del IV trimestre 2023 correspondiente a los proyectos de inversión de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

C.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

C1. Informe relacionado con la suspensión temporal ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa operada por la compañía Taca International, efectiva a partir del 6 al 29 de febrero.

VII. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VIII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 09-2024

Anexo N° 2

No.036-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con cuarenta y tres minutos del seis de febrero de dos mil veinticuatro.

Se conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla número VU-0003-2024 del 8 de enero de 2024; mediante el cual, la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, en calidad de apoderada general, solicitó la suspensión temporal de la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa (SAL-SJO y/o GUA y viceversa), efectiva a partir del 6 al 29 de febrero de 2024.

Resultandos

Primero: Que la compañía Taca Internacional sociedad anónima cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 194-2020 del 28 de octubre de 2020, para ofrecer servicios de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo en la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y viceversa, con vigencia de 5 años contados a partir de su expedición. Asimismo, mediante resolución número 0114-2023 del 15 de agosto de 2023, se modificó dicho certificado de explotación para brindar los servicios aéreos de transporte público de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, en la ruta San Salvador, El Salvador, San Jose, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, con flexibilidad operativa entre Costa Rica y Guatemala.

Segundo: Que mediante resolución número 021-2024 del 11 de enero de 2024, el Consejo Técnico en lo que interesa resolvió:

> *"1. Se ratifique lo actuado por la Dirección General de Aviación Civil, mediante oficio número DGAC-DG-OF-2487-2023 del 30 de noviembre de 2023, mediante el cual autorizó a la compañía Taca International Airlines sociedad anónima*, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, *representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, en calidad de apoderada general,* ***la suspensión temporal del segmento de ruta Ciudad de Guatemala (GUA)*** *en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo en la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa (SAL-SJO y/o GUA y viceversa), entre el 1° de diciembre de 2023 y el 1° de setiembre de 2024".*

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0003-2024-E del 8 de enero de 2024, la señora Marianela Rodríguez Parra, en calidad de apoderada general de la compañía Taca Internacional sociedad anónima, solicitó suspensión en la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa (SAL-SJO y/o GUA y viceversa), efectiva a partir del 1° y hasta el 29 de febrero de 2024, manteniendo activa la operación del 5 de febrero de 2024.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-012-2024 del 17 de enero de 2024 (recibido en la Asesoría Jurídica el 25 de enero de 2024), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó:

"1. Archivar la solicitud de la Compañía Taca Internacional S.A para suspender la ruta SAL-SJO y/o GUA y vv entre el 01 al 29 de febrero del 2024, por cuanto este periodo de suspensión ya se encuentra contemplado en el oficio DGAC-DG-0F-2487-2023".

Quinto: Que mediante constancia de no saldo número 028-2023 del 9 de enero de 2024, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Taca International sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, se encuentra al día con sus obligaciones.

Sexto: Que en consulta realizada el 26 de enero de 2024, a la sistema de la Caja Costarricense del Seguro Social, se constató que la compañía Taca International sociedad anónima, no se encuentra inscrito como patrono, sin embargo, mediante oficio número DTA-50/23 del 17 de mayo de 2023, la señora Marianela Rodríguez Parra, en calidad de apoderada general de la compañía Taca International sociedad anónima, indicó que dicha situación se debe a que su representada no cuenta con personal propio en Costa Rica, razón por la cual, los servicios requeridos son brindados a través de la compañía Star sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-329367, la cual, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Septimo: Que mediante correo electrónico del 26 de enero de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica solicito a Transporte Aéreo aclaración respecto a la recomendación del oficio número DGAC-DSO-TA-OF-012-2024 citado, por cuanto, la suspensión que actualmente tiene autorizada la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, se refiere únicamente al segmento de Guatemala y no a la totalidad de la ruta El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa (SAL-SJO y/o GUA y viceversa).

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-025-2024 del 29 de enero de 2024, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa indicó:

"En ese sentido, mediante oficio DGAC-DSO-TA-OF-012-2024 enviado el 24 de enero del *2024, recomendó el archivo de la solicitud por cuanto se observó que ya la solicitud estaba previamente aprobada, no obstante se nos ha hecho la observación que lo anterior no es correcto, tema que se cotejó y se llegó a la conclusión que efectivamente se cometió un error en la interpretación del oficio DGAC-DG-0F-2487-2023, por lo que se corrige nuestro criterio previo, mediante el presente oficio.*

Es importante recordar que Taca Internacional S.A., mantiene únicamente ruta la ruta SAL-SJO y/o GUA y vv en su certificado de explotación y el que el segmento GUA se encuentra suspendido de 01 de diciembre del 2023 y hasta el 01 de setiembre del 2024.

En cuanto a la solicitud de la compañía, se está solicitando la suspensión para el mes de febrero en el segmento de ruta SAL-SJO-SAL para el mes de febrero del 2024, no obstante solicita dejar operativos los días 05 de febrero, 04 de marzo, 05 de abril y 04 de mayo del año en curso. Así las cosas, la suspensión realmente inicia el 06 de febrero, en virtud que el día 05 se está operando con normalidad.

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

ACTA No. 09-2024

Por todo lo anterior y a solicitud expresa de la compañía y previa coordinación con AERIS, esta Unidad de Transporte Aéreo recomienda

Autorizar a la compañía Taca Internacional S.A., la suspensión temporal de su certificado de explotación, en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo a partir del 06 febrero hasta el 29 de febrero del 2024".

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 versa sobre el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla número VU-0003-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, en calidad de apoderada general, solicita la suspensión temporal de la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa (SAL-SJO y/o GUA y viceversa).

En este sentido, el fundamento legal para la suspensión de vuelos se basa en lo que establece los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, los cuales señalan textualmente lo siguiente.

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

***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".*

Al respecto, se tiene que la compañía Taca International sociedad anónima es poseedora de un certificado de explotación vigente hasta el 28 de octubre de 2025, el cual, le permite brindar los servicios de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo manteniendo en este, una única ruta (San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa (SAL-SJO y/o GUA y viceversa).

En este sentido, mediante resolución número 021-2024 del 11 de enero de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la compañía Taca International Airlines sociedad anónima la suspensión temporal del segmento de ruta Ciudad de Guatemala (GUA) en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo en

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

ACTA No. 09-2024

la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala y viceversa (SAL-SJO y/o GUA y viceversa), entre el 1° de diciembre de 2023 y el 1° de setiembre de 2024.

Por lo anterior, tenemos que la suspensión requerida por compañía Taca International Airlines sociedad anónima comprendería únicamente la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica, toda vez que el segmento de Guatemala, se encuentra suspendido hasta el 1° de setiembre de 2024.

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-012-2024 del 17 de enero de 2024 (recibido en la Asesoría Jurídica el 25 de enero de 2024), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó archivar la solicitud de la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, para suspender la ruta SAL-SJO y/o GUA y vv entre el 1° al 29 de febrero de 2024, por cuanto, este período ya se encuentra contemplado en el oficio número DGAC-DG-0F-2487-2023 citado.

Sin embargo, posteriormente, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-025-2024 del 29 de enero de 2024, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa indicó:

> *"En ese sentido, mediante oficio DGAC-DSO-TA-OF-012-2024 enviado el 24 de enero* del *2024, recomendó el archivo de la solicitud por cuanto se observó que ya la solicitud estaba previamente aprobada, no obstante se nos ha hecho la observación que lo anterior no es correcto, tema que se cotejó y se llegó a la conclusión que efectivamente se cometió un error en la interpretación del oficio DGAC-DG-0F-2487-2023, por lo que se corrige nuestro criterio previo, mediante el presente oficio.*
>
> *Es importante recordar que Taca Internacional S.A., mantiene únicamente ruta la ruta SAL-SJO y/o GUA y vv en su certificado de explotación y el que el segmento GUA se encuentra suspendido de 01 de diciembre del 2023 y hasta el 01 de setiembre del 2024.*
>
> *En cuanto a la solicitud de la compañía, se está solicitando la suspensión para el mes de febrero en el segmento de ruta SAL-SJO-SAL para el mes de febrero del 2024, no obstante solicita dejar operativos los días 05 de febrero, 04 de marzo, 05 de abril y 04 de mayo del año en curso. Así las cosas, la suspensión realmente inicia el 06 de febrero, en virtud que el día 05 se está operando con normalidad.*
>
> *Por todo lo anterior y a solicitud expresa de la compañía y previa coordinación con AERIS, esta Unidad de Transporte Aéreo recomienda:*
>
> *Autorizar a la compañía Taca Internacional S.A., la suspensión temporal de su certificado de explotación, en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo a partir del 06 febrero hasta el 29 de febrero del 2024".*

Por lo anterior, siendo que la compañía Taca International Airlines sociedad anónima mantiene en su certificado de explotación, vigente hasta el 28 de octubre de 2025, una única ruta (San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y viceversa y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa) y que este último segmento, según resolución número 021-2024 del 11 de enero de 2024, se encuentra suspendido por un plazo del 1° de setiembre de 2023 al 1° de setiembre de 2024, lo procedente es que se autorice la suspensión temporal de su certificado de

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

ACTA No. 09-2024

explotación (ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y viceversa), en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo efectivo. Además, por mantener activa la operación del 5 de febrero de 2024, dicha suspensión es efectiva a partir del 6 y hasta el 29 de febrero de 2024.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil y el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-025-2024 del 29 de enero de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo; autorizar a la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señor Marianela Rodríguez Parra, autorice la suspensión temporal de su certificado de explotación, (ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y viceversa) en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo, efectivo a partir del 6 al 29 de febrero de 2024.

2) Indicar a la compañía Taca International Airlines sociedad anónima que vencido este plazo, deberá presentar los itinerarios de operación.

3) Notifíquese el presente acuerdo a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderadas de la compañía Taca International sociedad anónima, por medio de la dirección de correo electrónico marianela.parra@avianca.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta y Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil