ACTA No. 83-2021

Acta de la sesión ordinaria No.83-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:09 horas del 01 de noviembre del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Segura Sancho, Sofía Beatriz García Romero y Karla Barahona Muñoz; directores de este Consejo; así como de los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno de la DGAC y la señora Karol Barrantes Bogantes, secretaria de actas.

I-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 83-2021, la cual se adjunta como la anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.83-2021.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 81-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 25 de octubre del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 81-2021, del 25 de octubre del 2021.

III.-CONTRALORÍA DE SERVICIOS

Al ser las 17:16 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Diego Mesén Portela, de la Contraloría de Servicios.

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio No. CETAC-CS-OF-027-2021, del 14 de octubre del 2021, suscrito por el señor Diego Mesén Portela, controlador de servicios, en el que remite el Informe de la Contraloría de Servicios III trimestre 2021 para el estudio y el conocimiento de los directores del Consejo Técnico.

El señor Diego Mesén Portela realiza su presentación basada en el formato solicitado por el Consejo para este tipo de informes.

Con respecto a las principales acciones realizadas durante el periodo, detalla las siguientes:

- Se realizaron sesiones de trabajo para abordar el índice de transparencia institucional (ITI), para lo que se requirió agendar reuniones con las dependencias de la Institución que aportan información evaluada por el ITI, como parte de las acciones de mejora en la evaluación de esa herramienta.
- Se realizaron giras de inspección de la "Comisión Institucional de Accesibilidad y Discapacidad "a los aeródromos de la zona sur. La finalidad de esta gestión fue verificar el cumplimiento de la normativa en accesibilidad física y el informe que se elaboró fue remitido a la Dirección General para su valoración y el traslado a las dependencias correspondientes.
- Se hizo una evaluación de servicios del aeródromo de Golfito a personas usuarias externas, en el que señalaron que el techo del aeródromo tiene mal aspecto, que las zonas verdes se encontraban altas y que dentro del aeródromo guardan la moto de uno de los señores de la empresa de seguridad contratada, lo cual da mala imagen y obstruye el paso. También en este caso se elaboró un informe, el cual se remitió a la Dirección General para su valoración y traslado a las dependencias correspondientes.

En cuanto a los objetivos y metas del PAO, señala que se encuentran al día con las gestiones de personas usuarias y con el trámite de la mejora regulatoria.

El señor Mesén Portela indica que, producto del apoyo de la Dirección General, las mejoras aplicadas en el sitio web - luego de las sesiones con las distintas dependencias - conllevaron a mejoras para la red institucional de transparencia. También se actualizó la ficha 5F28 del proceso de Contraloría de Servicios y se atendieron las acciones correctivas derivadas de la "Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional 2020".

Con respecto a los logros no planificados obtenidos en ese periodo, detalla los siguientes:

- Se desarrolló y aplicó el instrumento "Guía para evaluación de servicios de aeródromos mediante observación"
- Se aplicó la guía para evaluación mencionada en el punto anterior en los Aeródromos de Puerto Jiménez, Drake, Coto 47, Golfito, Palmar Sur y Pérez Zeledón.
- Información más robusta sobre las condiciones para la labor de la Contraloría de Servicios
- Se complementa con evaluación sobre accesibilidad y, en el caso de Golfito, con la sesión de trabajo desarrollada con usuarios.

Para el siguiente trimestre dice que los retos que se presentan son: finalizar las evaluaciones de servicios a usuarios externos e internos; dar seguimiento a acciones para la mejora del Índice de Transparencia Servicios Institucional; elaborar el plan de trabajo para la Secretaría Técnica del Sistema Nacional de Contralorías, correspondiente al año 2022 y plantear ante el MOPT y el MEIC el trámite sujeto a mejora regulatoria para el 2022.

El señor Gonzalo Coto Fernández se refiere al índice de transparencia de la Defensoría de los Habitantes y consulta cuál es la proyección sobre el nivel que podremos alcanzar en la siguiente evaluación.

El señor Mesén indica que espera un aumento en la calificación por los aspectos subsanados, pero esto depende del momento en que se aplique la evaluación, ya que en la reunión que se llevó a cabo con la Defensoría de los Habitantes le dijeron que la evaluación la realizarán en ciertos meses y que no le podían decir si ya estaban evaluados. Es importante saber que son consultores externos que ellos tienen para evaluar las instituciones.

El señor William Rodríguez López reconoce el trabajo realizado por la Contraloría de Servicios y comenta que, en cuanto a los resultados obtenidos sobre el estado de algunos aeródromos, es claro que la situación presupuestaria actual tiene un impacto en el mantenimiento que se le pueda dar a esas instalaciones, sin embargo, existen algunos aspectos que se podrían paliar como, por ejemplo, la limpieza. Entiende que la limpieza la realizan en esos aeródromos empresas contratadas para esos fines, por lo que sería una cuestión de una supervisión más estricta y eficiente.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que, efectivamente, en ese aspecto se trata de un tema de supervisión, porque en cada aeródromo se tiene una empresa que se dedica a limpieza, seguridad y demás. Con respecto al tema del techo del aeródromo de Golfito, indica que se trata de un techo especial debido a que es blanco y por la humedad se mancha, por el tipo de material que tiene.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio No. CETAC-CS-OF-027-2021, referente al informe de la Contraloría de Servicios correspondiente al tercer trimestre del 2021.

Al ser las 17:39 se retira de la sesión el señor Diego Mesén Portela.

IV. – SECRETEARÍA DEL CETAC

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OF-2021-0176, del 27 de octubre del 2021, suscrito por la señora Karol Barrantes Bogantes, jefe de proceso Secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe referente al seguimiento de acuerdos de los periodos 2019, 2020 y 2021.

La señora Barrantes comenta que su intención con este informe es que se conozca el proceso realizado por la señora Alicia Vargas y su persona en los dos últimos meses, lo que consistió en programar reuniones semanales de 12 horas aproximadamente.

Con respecto a los acuerdos del 2019 y del 2020, menciona que ha sido complicado dar el seguimiento que se requiere, por lo que que en esta oportunidad el enfoque fue en el periodo 2021, periodo que se encontraba muy rezagado principalmente porque se ha presentado mucho movimiento de personal en la secretaría. Además, cuando el personal nuevo se incorporaba al equipo, el enfoque ha sido atender tareas cruciales para el desarrollo de la Secretaría, por ejemplo, que las notificaciones no se atrasen, que las publicaciones se realicen en tiempo y que las actas se concluyan a tiempo para su aprobación, entre otras tareas.

La señora Barrantes comenta que desde el momento en que la señora Ileana Barquero se incorporó a dar soporte con las tareas que desempeñaba la señora Anabelle Arias, se iniciaron las reuniones para revisar, consultar y presionar por el cierre de los acuerdos pendientes.

En cuanto al periodo 2021, se ha trabajado en un formato de excel que mantiene la información tal cual queda en actas y su respectivo acuerdo. Resalta que actualmente no existe un sistema automatizado que le permita llevar el control adecuado de los acuerdos. Recuerda que cuando ella ingresó a la Institución se hablaba de un

programa llamado Acuersoft, el cual no funcionó. Esto se conversó con la señora Sindy Coto en su momento e incluso varias personas que estuvieron en la Secretaría indicaron que este no fue funcional. Por ese motivo se continuó con el manejo de los acuerdos en Excel, manteniendo el formato del histórico que tenía la Secretaría desde el 2018.

Comenta que durante la ejecución de este proceso y ante la ausencia de un sistema que facilite este control, se optó por utilizar una aplicación web (versión gratuita) que se llama *Airtable*, pero a pesar de que es más amigable que el manejo en excel, esta tiene muchas limitantes, ya que al ser una versión gratuita tiene límite para el ingreso de registros, no tiene la opción de graficar y no permite bajar reportes como tales. Por estas razones se lleva un paralelo en el excel, lo que significa que se realiza doble trabajo, porque preferimos respaldar la información en caso de que en algún momento se pierda información. Indica que el beneficio que tiene esta aplicación es que permite aplicar varios filtros al mismo tiempo, refresca los datos en un tiempo adecuado, permite el acceso desde cualquier dispositivo y permite adjuntar documentos de seguimiento o de cierre, según sea el caso.

La señora Barrantes indica que por la sensibilidad de la información y a pesar de que los usuarios confirmen el cumplimiento de algún acuerdo, lo que se busca es obtener un documento soporte que lo sustente, para cubrirse de cualquier responsabilidad en el proceso.

Además, menciona que al momento en que se tomó el acuerdo que solicitaba la presentación mensual de este informe, no tenía noción del tiempo y la magnitud del control que demandaba realizar esta tarea, por lo que al enfocarse en este proceso debieron dejar de realizar otras labores, las cuales se debieron ejecutar en horario extraordinario, lo que indica que no es posible que se lleve de manera mensual, considerando la distribución de cargas actuales y las condiciones del personal que actualmente labora en la Secretaría del CETAC.

El señor Gonzalo Coto Fernández se refiere a este tema e indica que lo relevante, desde su óptica, no es si el informe es mensual, bimensual o trimestral, pero el período está en el reglamento y el informe se debe presentar de forma mensual y no trimestral como se solicita a todas las otras dependencias que reportan directamente al CETAC. Indica que lo que le preocupa es cuando las cosas se van quedando pendientes, y reconoce que se tiene un desafío enorme por las limitaciones del personal, lo que se debe hacer y lo que se deja de hacer para poder realizar el seguimiento de acuerdos, por lo que considera que se debe encontrar una solución y claramente la solución más practica es automatizar este proceso, de manera que cuando se hace el acta y se aprueban o se notifican los acuerdos, estos se vayan incluyendo en el sistema y de esta manera se podrían buscar y sacar reportes. Señala que existen varios softwares que permiten hacer eso y opina que la solución no está en cambiar o variar el periodo del informe, sino cómo automatizamos esto, porque el propósito es buscar la manera de garantizar que los acuerdos no se queden sin ejecutar, por lo que su propuesta es buscar una solución definitiva a este proceso.

La señora Sofia García Romero manifiesta su felicitación a las señoras Barrantes y Vargas por buscar nuevas herramientas que permitan llevar un mejor control, pero considera que hay que buscar una solución definitiva que realmente se mantenga a largo plazo, debido a que el software tiene limitaciones y parte de la solución es usar un sistema informático que permita llevar ese control. Comenta que tal vez la Dirección General pueda consultarle a la Unidad de Tecnologías de Información o a Presupuesto si existe alguna posibilidad de contar con recursos para poder adquirir la licencia de este sistema o de algún otro que permita colaborar con el seguimiento.

El señor William Rodríguez López menciona que tiene clara la importancia del seguimiento de los acuerdos y que también tiene clara la necesidad de nuevas herramientas que automaticen y permitan que los procesos sean más eficientes en esta labor, pero considera que no compaginan las cosas adecuadamente, ya que aun encontrando nuevas herramientas de automatización que disminuyan el tiempo, existe una parte de la labor que amerita la intervención de personas, como en la parte de darle seguimiento con los departamentos, etc. Dicho esto, comenta que tiene la sensación de que no se tiene el personal idóneo y suficiente para ejecutar esa labor, y es claro que nadie está obligado a lo imposible, pero hay una clara necesidad de que esa información sea veraz y que se cumpla en el tiempo oportuno.

Sin embargo, cree que no solo desde el punto de vista tecnológico es que no se están brindando las herramientas necesarias a esa unidad para que hagan bien su trabajo y manifiesta que su sentir es que, en ocasiones, ven a la Secretaría del CETAC como una oficina más y considera que eso es un error, porque hay oficinas dentro de una organización que tienen más importancia que otras, y en este caso estamos ante la presencia de una unidad de trabajo que tiene una responsabilidad y una obligación que no tienen otras unidades de trabajo por lo cual debería tener la cantidad de personal suficiente y con la calidad adecuada para hacer su labor.

El señor Álvaro Vargas Segura se refiere al tema y comenta que tiene conocimiento de que se ha estado trabajando con la señora Alicia Vargas, quien se desempeña como secretaria de la Dirección General, también comenta que él tenía entendido que existía un sistema que fue donado por el COSEVI, pero que no tenía conocimiento de si este funcionaba y estaba siendo utilizado, por lo que conversará con la Unidad de Tecnologías de la Información para tratar de encontrarle solución a este asunto.

Con respecto al tema del personal, dice que actualmente es algo prácticamente imposible de poder optar por nuevas plazas, pero de todos modos él le solicitó a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos que hicieran una nota, a manera de descargo, solicitando las plazas en las áreas más críticas. Manifiesta que se tiene la obligación de ponerlo por escrito, para llevar los esfuerzos hasta las últimas instancias. Adicionalmente, recalca que, al menos por parte de la Dirección, se ha brindado apoyo con la señora Alicia Vargas y con lo que se pueda colaborar lo harán con gusto.

La señora Barrantes Bogantes hace ver que un asunto importante en el que se está trabajando con SAGEC es el estudio de cargas laborales, proceso que ha sido un poco tedioso, pero se está haciendo con la intención de determinar cuáles de los puestos están recargados, cuáles pueden asumir alguna tarea adicional y si faltan personas en esta dependencia. Menciona que espera que el resultado esté listo en pocos días, debido a que el trabajo en la Secretaría es bastante y se requieren verificaciones de calidad para las que no cuenta con tiempo de realizar adecuadamente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OF-2021-0176, de la Secretaría del Consejo Técnico:

1- Dar por recibido el oficio CETAC-OF-2021-176, referente al informe de seguimiento de acuerdos de los periodos 2019, 2020 y 2021.
2- Solicitar apoyo a la Administración para que analice la posibilidad de que se implemente un sistema informático moderno y eficiente para el manejo adecuado de los acuerdos y su seguimiento, y que la

secretaria informe en un plazo de cuatro semanas el avance y la posibilidad o no de cumplir con la periodicidad mensual. ACUERDO FIRME.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

Al ser la 18:03 se retira de la sesión la señora Sofía García Romero.

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1930-2021, del 18 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1320-2021, del 18 de octubre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con el recurso de apelación interpuesto por el señor Leonardo Esteban González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, en contra de la resolución número 31-2021, de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas se refiere a este caso y comenta que el 27 de julio del 2021 se presentó una situación particular en la torre de control del AIJS, en la que estuvo involucrado un funcionario de la Institución al parecer bajo los efectos del consumo de drogas y se comportó de una forma extraña, lo que obligó a la torre de control a suspender operaciones por una hora aproximadamente, razón por la cual la DGAC tomó la decisión de suspender la licencia del funcionario citado por un periodo de dos meses, para que se realice la investigación correspondiente. La suspensión se dio el 30 de julio del 2021 con fundamento en el artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil, el reglamento relacionado con las licencias y el Decreto Ejecutivo 41778. Indica que contra este oficio el señor González Herrera presentó un recurso de reconsideración de conformidad con el artículo 306 de la Ley General de Aviación Civil y ese recurso se declaró sin lugar por parte de la Dirección General.

Menciona que contra ese acto administrativo se presentó un recurso de apelación ante el CETAC, de conformidad con el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil. En esta oportunidad se está conociendo ese recurso de apelación interpuesto por el señor González Herrera, por lo que inicialmente se verifican los requisitos de admisibilidad que específicamente consisten en determinar si esta gestión fue presentada dentro del plazo establecido legalmente y si hay fundamentación para poder conocer el fondo del tema.

Se analizaron los argumentos del señor González Herrera, los cuales se basan en los siguientes aspectos:

1. La falta de fundamentación del acto recurrido, vicio de nulidad, falta de motivación del acto.
2. Señala que se le está imponiendo una medida más gravosa del catálogo de medidas que puede tomar la Administración y adicionalmente, de una serie de medidas cautelares que también se le impusieron.

El señor Rodríguez Fallas hace ver que, desde el punto de vista legal, se considera que el acto administrativo está debidamente fundamentado, que evidentemente por ser una medida cautelar y por faltar la realización de

un proceso administrativo no existe una motivación tan profunda como en una resolución, pero sí existe la motivación. Además, comenta que el ordenamiento jurídico faculta a la Administración a tomar decisiones de este tipo y la medida interpuesta es la que contempla el ordenamiento jurídico, en la que se faculta a la Administración a suspender la licencia como medida precautoria, por la seguridad operacional y pública.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1930-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1320-2021, 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 178-2021, conforme al consecutivo que al lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 178-2021 que resuelve:

1. Rechazar el recurso de apelación interpuesto por el señor Leonardo Esteban González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, en contra de la resolución número 31-2021, de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.

2. Mantener en todos sus extremos lo establecido en la resolución número 31-2021, de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.

3. Notifíquese al señor Leonardo Esteban González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, por medio del correo electrónico busawi@ice.co.cr. Comuníquese a la jefatura de Departamento de Servicios de Navegación Aérea, Unidades de Asesoría Jurídica y Licencias Aeronáuticas.

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.

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.

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1935-2021, del 19 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1325-2021, del 19 de octubre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe de la solicitud de elevación a audiencia pública y permiso provisional de operación, referente a la solicitud de renovación al certificado de explotación y permiso provisional de operación de la compañía Societe Air France Societe Anony (Air France Sociedad Anónima), cédula de persona jurídica número 3-012-720925, representada por el señor Luis Eduardo Ortiz Meseguer, en

calidad de apoderado especial, con el objetivo de brindar los servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en la ruta París-Francia- San José, Costa Rica y viceversa.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que este trámite corresponde a una renovación del certificado de explotación de la empresa Air France y un permiso provisional mientras concluye el procedimiento. Indica que a esta compañía se le otorgó un certificado de explotación en el 2016, el cual vence el 21 de diciembre del 2021, y por esa razón se está haciendo la gestión.

La Unidad de Asesoría Jurídica solicitó los criterios técnicos a las unidades involucradas, se revisó que la certificación de personería jurídica del gestionante esté de conformidad a derecho y que se encuentre a derecho con la CCSS, la Institución y demás instituciones de bien social.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1935-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1325-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1. Elevar a audiencia pública la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Societe Air France Societe Anony (Air France Sociedad Anónima), cédula de persona jurídica número 3-012-720925, representada por el señor Luis Eduardo Ortiz Meseguer, en calidad de apoderado especial, con el objetivo de brindar los servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en la siguiente ruta: París-Francia- San José, Costa Rica y viceversa.

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la renovación al certificado de explotación, conceder a la compañía Air France Sociedad Anónima un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir 22 de diciembre de 2021, fecha posterior al vencimiento de su certificado de explotación, para continuar brindando los servicios de transporte aéreo internacional bajo la modalidad de vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, en la ruta París, Francia - San José, Costa Rica y viceversa, en tanto se concluye el trámite administrativo de la citada renovación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar la ruta referida, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-163-2021, del 12 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Air France Sociedad Anónima., los itinerarios en la ruta CDG-SJO y viceversa, según se detalla a continuación:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N° Vuelo	VIGENCIA		FRECUENCIA	ETA LT	ETD LT	RUTA	EQUIPO
	Inicia	Termina					
AF430	23-Dec-21	26-mar-22	.2.4.6.7	18:30		CDG-SJO	B777-200
AF431	12-Dec-21	26-mar-22	.2.4.6.7		20:50	SJO-CDG	

Notas: **1)** 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 motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de Operaciones de Aeris en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131. Se aclara que algunos días podría variar la asignación de mostradores en el lobby del aeropuerto, lo que se hará de su conocimiento oportunamente por Operaciones de AERIS. **2)** Acatar todas las medidas y protocolos que han tomado las autoridades nacionales con el fin de evitar la propagación del COVID-19, de acuerdo con el decreto N°42690-MGP-S "Medidas Migratorias Temporales en El Proceso de Reapertura de Fronteras en el Marco del Estado de Emergencia Nacional Sanitaria por El Covid-19". En ese sentido, se le debe recordar a los pasajeros que arriben a Costa Rica que deben completar previamente el formulario disponible en el enlace https://salud.go.cr/.

4. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-163-2021, del 12 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar el registro de las tarifas de la compañía Air France Sociedad Anónima, en los servicios regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo:

SIGLA	ORIGEN	DESTINO	CODIGO DE RESERVA	UNA VIA (UV)/ IDA Y VUELTA (IV)	TIPO DE CABINA	RANGO DE TARIFA incl Imptos	PRE COMP	MINIMO DE ESTADIA	MAXIMO DE ESTADIA	APLICA JUBILADO	DESC. DE NIÑO	TARIFA DE JOVENES	PENALIDAD POR CAMBIO
AF	SAN JOSE	PARIS	V	IV	ECONÓMICA	500-5000	5D	5/SUN	6M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	R	IV	ECONÓMICA	500-5000	5D	5/SUN	6M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	NLSFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	6M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	NLZZCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	12M			•	NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	TLSFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	6M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	TLZZCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	12M			•	
AF	SAN JOSE	PARIS	QLSFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	6D	12M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	QLZZCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	12M			•	NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	LLSFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	2D	12M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	LLZZCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	12M			•	NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	A3LSCR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	60D	7D	1M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	HLSFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	5D	12M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	HLZZCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	12M			•	NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	A2LSCR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	40D	7D	3M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	KLSFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	4D	12M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	KLZZCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	12M			•	NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	A1LSCR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	20D	7D	12M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	ULSFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	4D	12M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	ULZZCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	12M			•	NO PENALIDAD

SIGLA	ORIGEN	DESTINO	CODIGO DE RESERVA	UNA VIA (UV)/ IDA Y VUELTA (IV)	TIPO DE CABINA	RANGO DE TARIFA incl Imptos	PRE COMP	MINIMO DE ESTADIA	MAXIMO DE ESTADIA	APLICA JUBILADO	DESC. DE NIÑO	TARIFA DE JOVENES	PENALIDAD POR CAMBIO
AF	SAN JOSE	PARIS	ASFCR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	3D	2D	6M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	MFFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	Z3LSCR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	60D	7D	1M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	QLSFWCR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	Z2LSCR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	45D	7D	3M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	Z1LSCR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	30D	7D	12M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	LLSFWCR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	ZSFCR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	7D	7D	3M	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	SFFCR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	HLSFWCR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	BFFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	MFFWCR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	KLSFWCR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	IFFCR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	YFFCR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	YFF	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	ULSFWCR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	WFFCR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	ASFWCR	UV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	DFFCR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	IFFWCR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	SFFWCR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	CFFCR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	BFFWCR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	DFFWCR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	ZSFWCR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		240 USD
AF	SAN JOSE	PARIS	YFFWCR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	WFFWCR	UV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	JFFCR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD

SIGLA	ORIGEN	DESTINO	CODIGO DE RESERVA	UNA VIA (UV)/ IDA Y VUELTA (IV)	TIPO DE CABINA	RANGO DE TARIFA incl Imptos	PRE COMP	MINIMO DE ESTADIA	MAXIMO DE ESTADIA	APLICA JUBILADO	DESC. DE NIÑO	TARIFA DE JOVENES	PENALIDAD POR CAMBIO
AF	SAN JOSE	PARIS	CFFWCR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	JFFWCR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	PFFCR	IV	LA PREMIER	8000 - 18000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	SAN JOSE	PARIS	PFFWCR	IV	LA PREMIER	8000 - 18000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	V	IV	ECONÓMICA	500-5000	7	7/SUN	30	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	R	IV	ECONÓMICA	500-5000	7	7/SUN	30	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	NLSRFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	7	6/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	NLZZFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	7D	12M	N/A	N/A		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	TLSRFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	7D	6/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	TLZZFR	IV	ECONÓMICA	500-5000		7D	12M	N/A	N/A	•	NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	QLSRFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	7D	6/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	QLZZFR	IV	ECONÓMICA	500-5000		7D	12M	N/A	N/A	•	NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	LLSRFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	7D	6/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	LLZZFR	IV	ECONÓMICA	500-5000		7D	12M	N/A	N/A	•	NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	HLSRFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	7D	6/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	HLZZFR	IV	ECONÓMICA	500-5000		7D	12M	N/A	N/A	•	NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	KLSFFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	7D	5/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	ULSFFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	4/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	ALLSFR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	14D	6/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	MSFFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	3/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	SLLSFR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	7D	6/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	SWKFR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	4D	3/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	AWKFR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	10D	4/SUN	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	ZLSFR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	28D	7D	12M	N/A	25%		300 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	SFFFR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	12M	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	B1SFFR	IV	ECONÓMICA	500-4500	N/A	N/A	12M	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	B2SFFR	IV	ECONÓMICA	500-4500	N/A	2D	12M	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	MSFWFR	IV	ECONÓMICA	500-4500	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	WFFFR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD

SIGLA	ORIGEN	DESTINO	CODIGO DE RESERVA	UNA VIA (UV)/ IDA Y VUELTA (IV)	TIPO DE CABINA	RANGO DE TARIFA incl Imptos	PRE COMP	MINIMO DE ESTADIA	MAXIMO DE ESTADIA	APLICA JUBILADO	DESC. DE NIÑO	TARIFA DE JOVENES	PENALIDAD POR CAMBIO
AF	PARIS	SAN JOSE	IWKFR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	10D	3D	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	Y2FFFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	12M	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	DWKFR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	5D	2D	12M	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	BSFWFR	UV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	SFFWFR	IV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	YFFWFR	IV	ECONÓMICA	500-5000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	CWKFR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		150 EUR
AF	PARIS	SAN JOSE	WFFWFR	UV	PREMIUM ECONOMY	1000-5000	N/A	N/A	12M	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	CFFFR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	JFFFR	IV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	CFFWFR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD
AF	PARIS	SAN JOSE	JFFWFR	UV	EJECUTIVA	1500-10000	N/A	N/A	N/A	N/A	25%		NO PENALIDAD

5. **Notifíquese** el presente acuerdo al señor Luis Eduardo Ortiz Meseguer, apoderado especial de la compañía Air France Sociedad Anónima, en las siguientes direcciones electrónicas: luis.ortiz@oyzabogadoscr.com, monica.dada@oyzabogadoscr.com, leda.dinapoli@oyzabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1936-2021, del 19 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1326-2021, del 19 de octubre del 2021, suscrito por la señora Roxana González Fallas, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe de solicitud de elevación a audiencia pública y el permiso provisional para la solicitud de certificado de explotación para brindar los servicios de trabajos aéreos, en las modalidades de fotografía aérea, agricultura, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronaves tipo RPAS (sistemas de aeronaves pilotadas a distancia), presentada por la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-ochocientos un mil doscientos sesenta y siete, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, cédula de identidad número uno- mil ochenta y dos- cero cero cuatro, presidente con facultades de apoderada generalísimo sin límite de suma.

EL señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que esta solicitud la hizo la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima, por lo que solicitaron los criterios técnicos correspondientes a las unidades responsables. La Unidad de Asesoría Jurídica verificó que la personería jurídica del gestionante se encuentre a

derecho, que la sociedad se encuentre debidamente constituida y vigente, y que este al día con el pago de sus obligaciones, tanto con la CCSS como con la Institución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1936-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1326-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1) De conformidad al artículo 145 de la Ley General de Aviación Civil, elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación presentada por la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-ochocientos un mil doscientos sesenta y siete, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, cédula de identidad número uno- mil ochenta y dos- cero cero cuatro, en calidad de presidente con facultades de apoderada generalísima sin límite de suma, para brindar los servicios de trabajos aéreos, en las modalidades de fotografía aérea, agricultura, levantamiento de plano, observación y patrulla con aeronaves tipo RPAS (sistemas de aeronaves pilotadas a distancia).

2) De conformidad al artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, en tanto se concluyen los trámites de la solicitud del certificado de explotación, se otorga a la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima un primer permiso provisional de operación por un período de tres meses, a partir de su notificación.

3) Se adjunta el texto de aviso de audiencia pública para su respectiva publicación en el diario oficial La Gaceta.

4) De conformidad al oficio número DGAC-DSO-TA-INF-160-2021, del 6 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía el registro de las tarifas en dólares, según el tipo de servicio que se detalla a continuación.

Detalle en dólares presentado por la empresa:

Servicios	Tarifa	Observación
Fotografía Aérea	De $75 a los $750	Estas tarifas varían dependiendo de la cantidad de tomas, cantidad de horas de grabación, equipos a utilizar y ubicación geográfica del trabajo
Levantamiento de Planos	De $250 a los $750	Estas tarifas varían dependiendo de la cantidad de hectáreas, equipos necesarios para la elaboración del trabajo y ubicación geográfica del trabajo.
Observación y Patrulla	De $75 a los $400	Estas tarifas varían dependiendo de la cantidad de los días solicitados, cantidad de horas grabación y ubicación geográfica del trabajo
Agricultura	De $12 a los $25 por hectárea	Estas tarifas dependen de la ubicación geográfica del cultivo, la irregularidad del terreno y cantidad de hectáreas solicitadas.

Recordar a la compañía que cualquier cambio en las tarifas o por la incorporación de nuevas habilitaciones debe ser presentado al Consejo Técnico de Aviación Civil para su aprobación y/o registro (artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil).

5) Notificar a la señora Thelma Sánchez Azofeifa, apoderada generalísima sin límite de suma de la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico info@dronesolutionsmt.com, y a los teléfonos 8321-4408 y 7215-7180. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1974-2021, del 22 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1357-2021, del 22 de octubre del 2021, suscrito por el señor Luis Diego Díaz Hernández, asesor legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de asignación de uso en precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Tiada Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-100721, para uso privado y resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-ADA.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que este caso corresponde a un permisionario privado que solicita el espacio para resguardar la aeronave matrícula TI-ADA. Se rindió el criterio técnico por parte del Departamento de Aeropuertos en el cual se recomienda que se otorgue el permiso de uso a la compañía.

La Unidad de Asesoría Jurídica verificó que la compañía esté al día con sus obligaciones, que esté debidamente constituida, con una situación regular ante el Ministerio de Hacienda con sus obligaciones materiales y formales y que se encuentre al día con la CCSS.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1974-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1357-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 04, a la cual se le asigna el número 180-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 180-2021 que resuelve:

1) Otorgar a la compañía Tiada Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-100721, representada por el señor Manuel Solano Corrales, portador de la cédula de identidad número 9-115-969, en su condición de presidente de la citada compañía, la asignación de uso en precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, para actividad privada, así como el resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-ADA, cuya vigencia será de 5 (cinco) años a partir de su aprobación, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos mediante el oficio número DGAC-DA-OF-364-2021, del 15 de octubre de 2021.

2) Notifíquese a la compañía Tiada Sociedad Anónima, representada por el señor Manuel Solano Corrales, en su condición de presidente de la citada compañía, por medio del correo electrónico solanomanuel06@gmail.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos. ACUERDO FIRME.

ACTA No. 83-2021

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1971-2021, del 22 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1353-2021, del 22 de octubre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con el escrito presentado por el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-101460, mediante los cuales informa al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en la ruta New York-Liberia y viceversa, del 16 de noviembre al 15 de diciembre de 2021.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que la empresa está solicitando una suspensión de la ruta New York-Liberia y viceversa del 16 de noviembre al 15 de diciembre de 2021. Se rindió el criterio positivo por parte de la Unidad de Transporte Aéreo y la resolución de no saldo de parte de la Unidad de Recursos Financieros, la que señala que la compañía se encuentra al día con sus obligaciones y que también se encuentra al día con la CCSS. La Unidad de Asesoría Jurídica realizó el análisis legal correspondiente en cuanto a las competencias que tiene, de conformidad con el tratado bilateral entre los Estados Unidos de América y Costa Rica.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1971-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1353-2021, 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 181-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 181-2021 que resuelve:

1) Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única números VU 2260-2021-E, del 01 de octubre del 2021, mediante el cual el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica 3-012-101460, informó de la suspensión temporal de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo en la ruta New York-Liberia y viceversa, efectiva a partir del 16 de noviembre y hasta el 15 de diciembre de 2021.

Lo anterior, sin detrimento de las eventuales medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

2) Indicar a la compañía American Airlines Inc. que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19.

3) Notifíquese al señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., al correo electrónico Rafael.Sanchez@aa.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME

Al ser las 18:56 se retira de la sesión el señor Gustavo Segura Sancho.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1970-2021, del 22 de octubre 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-1352-2021, del 22 de octubre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe referente a la solicitud de audiencia pública y permiso provisional para la ampliación y modificación al certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, adicionando elementos de la flexibilidad operativa y operación en la ruta SJO-MGA-SJO.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que la compañía hizo las solicitudes en agosto y setiembre de este año, pero por economía procesal se están tramitando en conjunto. Menciona que las unidades técnicas responsables rindieron los criterios técnicos positivos y la Unidad de Asesoría Jurídica realizó el análisis correspondiente, las competencias del gestionante, que todo estuviera conforme a derecho, que la compañía estuviera debidamente constituida y que se encuentre al día con sus obligaciones con el Ministerio de Hacienda, con al CCSS, con el IMAS, con el IAFA y con las demás instituciones de bienestar social.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1970-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1352-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1. Elevar a audiencia pública la solicitud de 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, para modificar el certificado de explotación operando los servicios aéreos de transporte público regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en las rutas San José –Guatemala y/o Miami y viceversa (en esta ruta podrá transferir pasajeros y carga hacia Miami con aeronave(s) de Avianca Costa Rica debidamente posicionada(s) en Guatemala y omitir puntos intermedios); San José – El Salvador y/o Nueva York y viceversa; San José – El Salvador y/o Los Ángeles y viceversa (se podrá omitir los puntos intermedios, ya sea El Salvador o Guatemala según la ruta, entre los destinos Costa Rica y Estados Unidos); San José- El Salvador y/o Cancún y viceversa (se podrán omitir puntos intermedios), las cuales serán operadas bajo la figura de flexibilidad operativa (limitándose el operador a someter a la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil únicamente los itinerarios de operación). Dicha figura se encuentra establecida en los convenios bilaterales con Estados Unidos y México; además, se amplía dicho certificado para operar en la ruta San José- Managua- San José.

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la ampliación y modificación al certificado de explotación, conceder a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 01 de diciembre de 2021, con el fin de que pueda operar las rutas referidas. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar la ruta referida, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-164-2021, del 15 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima los

siguientes itinerarios para los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo a partir del 01 de diciembre del 2021.

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Inicia	Termina					
AV0604	01/12/21	Nuevo aviso	Diario		17:25	SJO-LAX	El equipo autorizado
AV0605				06:50 (+1)		LAX-SJO	
AV0660	01/12/21	Nuevo aviso	Diario		17:10	SJO-JFK	
AV0661				05:45 (+1)		JFK-SJO	
AV0650	02/12/21	Nuevo aviso	Diario		07:55	SJO-CUN	
AV0651				14:25		CUN-SJO	
AV640	01/12/21	Nuevo aviso	Diario		06:55	SJO-GUA-MIA	
AV0641				21:55		MIA-GUA-SJO	

Nota: 1) El itinerario rige siempre y cuando se cuente con un permiso provisional de operación o en su defecto cuente con el certificado de explotación 2) Los itinerarios aprobados hasta nuevo aviso, podrán ser sujeto de variaciones, de acuerdo con las necesidades operativas debidamente documentadas por la administración del aeropuerto.

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Inicia	Termina					
AV0716	01/12/21	Nuevo aviso	m1,3,5		08:30	SJO-MGA	El equipo autorizado.
AV0716				11:55		MGA-SJO	

Nota: 1) El itinerario rige siempre y cuando se cuente con un permiso provisional de operación o en su defecto cuente con el certificado de explotación. 2) Los itinerarios aprobados hasta nuevo aviso podrán ser sujeto de variaciones, de acuerdo con las necesidades operativas debidamente documentadas por la administración del aeropuerto.

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 motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de Operaciones de Aeris en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131. Se aclara que algunos días podría variar la asignación de mostradores en el lobby del aeropuerto, lo cual les hará saber por Operaciones de AERIS.

Acatar todas las medidas y protocolos que con el fin de evitar la propagación del COVID-19 se hayan tomado por parte del Estado costarricense, de acuerdo al decreto N° 42690-MGP-S "Medidas Migratorias Temporales en El Proceso de Reapertura de Fronteras en el Marco del Estado de Emergencia Nacional Sanitaria por El Covid-19". En ese sentido, se le debe recordar a los pasajeros que arriben a Costa Rica que tienen que completar previamente el formulario disponible en el enlace https://salud.go.cr/.

4. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-164-2021, del 15 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima el registro de las tarifas que aplicará en los servicios regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.

Destinos a Estados Unidos

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
LAX	SJO	USD	431	7 D	C
LAX	SJO	USD	836	0 D	Y
LAX	SJO	USD	746	0 D	Y
LAX	SJO	USD	1081	0 D	C
LAX	SJO	USD	481	0 D	C
LAX	SJO	USD	531	0 D	C
LAX	SJO	USD	361	0 D	Y
LAX	SJO	USD	451	0 D	Y
LAX	SJO	USD	476	0 D	Y
LAX	SJO	USD	526	0 D	Y
LAX	SJO	USD	361	0 D	Y
LAX	SJO	USD	386	0 D	Y
LAX	SJO	USD	436	0 D	Y
LAX	SJO	USD	631	0 D	Y
LAX	SJO	USD	681	0 D	Y
LAX	SJO	USD	541	0 D	Y
LAX	SJO	USD	591	0 D	Y
LAX	SJO	USD	781	0 D	C
LAX	SJO	USD	831	0 D	C
LAX	SJO	USD	606	0 D	C
LAX	SJO	USD	656	0 D	C
LAX	SJO	USD	321	3 D	Y
LAX	SJO	USD	411	0 D	Y
LAX	SJO	USD	436	0 D	Y
LAX	SJO	USD	486	0 D	Y
LAX	SJO	USD	321	3 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
LAX	SJO	USD	346	3 D	Y
LAX	SJO	USD	396	3 D	Y
LAX	SJO	USD	701	0 D	Y
LAX	SJO	USD	751	0 D	Y
LAX	SJO	USD	611	0 D	Y
LAX	SJO	USD	661	0 D	Y
LAX	SJO	USD	286	7 D	Y
LAX	SJO	USD	376	0 D	Y
LAX	SJO	USD	401	0 D	Y
LAX	SJO	USD	451	0 D	Y
LAX	SJO	USD	286	7 D	Y
LAX	SJO	USD	311	7 D	Y
LAX	SJO	USD	361	7 D	Y
LAX	SJO	USD	346	0 D	Y
LAX	SJO	USD	371	0 D	Y
LAX	SJO	USD	421	0 D	Y
LAX	SJO	USD	256	7 D	Y
LAX	SJO	USD	281	7 D	Y
LAX	SJO	USD	331	7 D	Y
LAX	SJO	USD	456	0 D	Y
LAX	SJO	USD	546	0 D	Y
LAX	SJO	USD	571	0 D	Y
LAX	SJO	USD	621	0 D	Y
LAX	SJO	USD	456	0 D	Y
LAX	SJO	USD	481	0 D	Y
LAX	SJO	USD	531	0 D	Y
LAX	SJO	USD	406	0 D	Y
LAX	SJO	USD	496	0 D	Y
LAX	SJO	USD	521	0 D	Y
LAX	SJO	USD	571	0 D	Y
LAX	SJO	USD	406	0 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
LAX	SJO	USD	431	0 D	Y
LAX	SJO	USD	481	0 D	Y
LAX	SJO	USD	971	0 D	Y
LAX	SJO	USD	881	0 D	Y
LAX	SJO	USD	321	0 D	Y
LAX	SJO	USD	346	0 D	Y
LAX	SJO	USD	396	0 D	Y
LAX	SJO	USD	231	14 D	Y
LAX	SJO	USD	256	14 D	Y
LAX	SJO	USD	306	14 D	Y
JFK	SJO	USD	321	7 D	C
JFK	SJO	USD	910	0 D	Y
JFK	SJO	USD	795	0 D	Y
JFK	SJO	USD	971	0 D	C
JFK	SJO	USD	373	7 D	C
JFK	SJO	USD	423	7 D	C
JFK	SJO	USD	402	7 D	Y
JFK	SJO	USD	427	7 D	Y
JFK	SJO	USD	280	7 D	Y
JFK	SJO	USD	305	7 D	Y
JFK	SJO	USD	355	7 D	Y
JFK	SJO	USD	615	0 D	Y
JFK	SJO	USD	615	0 D	Y
JFK	SJO	USD	493	0 D	Y
JFK	SJO	USD	543	0 D	Y
JFK	SJO	USD	625	0 D	C
JFK	SJO	USD	675	0 D	C
JFK	SJO	USD	466	0 D	C
JFK	SJO	USD	516	0 D	C
JFK	SJO	USD	355	7 D	Y
JFK	SJO	USD	380	7 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
JFK	SJO	USD	233	7 D	Y
JFK	SJO	USD	258	7 D	Y
JFK	SJO	USD	308	7 D	Y
JFK	SJO	USD	720	0 D	Y
JFK	SJO	USD	720	0 D	Y
JFK	SJO	USD	595	0 D	Y
JFK	SJO	USD	645	0 D	Y
JFK	SJO	USD	330	7 D	Y
JFK	SJO	USD	355	7 D	Y
JFK	SJO	USD	208	7 D	Y
JFK	SJO	USD	233	7 D	Y
JFK	SJO	USD	283	7 D	Y
JFK	SJO	USD	305	14 D	Y
JFK	SJO	USD	330	14 D	Y
JFK	SJO	USD	183	14 D	Y
JFK	SJO	USD	208	14 D	Y
JFK	SJO	USD	258	14 D	Y
JFK	SJO	USD	508	3 D	Y
JFK	SJO	USD	533	3 D	Y
JFK	SJO	USD	386	3 D	Y
JFK	SJO	USD	411	3 D	Y
JFK	SJO	USD	461	3 D	Y
JFK	SJO	USD	452	3 D	Y
JFK	SJO	USD	477	3 D	Y
JFK	SJO	USD	330	3 D	Y
JFK	SJO	USD	355	3 D	Y
JFK	SJO	USD	405	3 D	Y
JFK	SJO	USD	1085	0 D	Y
JFK	SJO	USD	990	0 D	Y
JFK	SJO	USD	280	21 D	Y
JFK	SJO	USD	305	21 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
JFK	SJO	USD	158	21 D	Y
JFK	SJO	USD	183	21 D	Y
JFK	SJO	USD	233	21 D	Y
SJO	LAX	USD	410	7 D	C
SJO	LAX	USD	835	0 D	Y
SJO	LAX	USD	745	0 D	Y
SJO	LAX	USD	1060	0 D	C
SJO	LAX	USD	460	0 D	C
SJO	LAX	USD	510	0 D	C
SJO	LAX	USD	360	0 D	Y
SJO	LAX	USD	450	0 D	Y
SJO	LAX	USD	475	0 D	Y
SJO	LAX	USD	525	0 D	Y
SJO	LAX	USD	360	0 D	Y
SJO	LAX	USD	385	0 D	Y
SJO	LAX	USD	435	0 D	Y
SJO	LAX	USD	630	0 D	Y
SJO	LAX	USD	680	0 D	Y
SJO	LAX	USD	540	0 D	Y
SJO	LAX	USD	590	0 D	Y
SJO	LAX	USD	760	0 D	C
SJO	LAX	USD	810	0 D	C
SJO	LAX	USD	585	0 D	C
SJO	LAX	USD	635	0 D	C
SJO	LAX	USD	320	0 D	Y
SJO	LAX	USD	410	0 D	Y
SJO	LAX	USD	435	0 D	Y
SJO	LAX	USD	485	0 D	Y
SJO	LAX	USD	320	0 D	Y
SJO	LAX	USD	345	0 D	Y
SJO	LAX	USD	395	0 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
SJO	LAX	USD	700	0 D	Y
SJO	LAX	USD	750	0 D	Y
SJO	LAX	USD	610	0 D	Y
SJO	LAX	USD	660	0 D	Y
SJO	LAX	USD	285	7 D	Y
SJO	LAX	USD	375	0 D	Y
SJO	LAX	USD	400	0 D	Y
SJO	LAX	USD	450	0 D	Y
SJO	LAX	USD	285	7 D	Y
SJO	LAX	USD	310	7 D	Y
SJO	LAX	USD	360	7 D	Y
SJO	LAX	USD	345	0 D	Y
SJO	LAX	USD	370	0 D	Y
SJO	LAX	USD	420	0 D	Y
SJO	LAX	USD	255	7 D	Y
SJO	LAX	USD	280	7 D	Y
SJO	LAX	USD	330	7 D	Y
SJO	LAX	USD	455	0 D	Y
SJO	LAX	USD	545	0 D	Y
SJO	LAX	USD	570	0 D	Y
SJO	LAX	USD	620	0 D	Y
SJO	LAX	USD	455	0 D	Y
SJO	LAX	USD	480	0 D	Y
SJO	LAX	USD	530	0 D	Y
SJO	LAX	USD	405	0 D	Y
SJO	LAX	USD	495	0 D	Y
SJO	LAX	USD	520	0 D	Y
SJO	LAX	USD	570	0 D	Y
SJO	LAX	USD	405	0 D	Y
SJO	LAX	USD	430	0 D	Y
SJO	LAX	USD	480	0 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
SJO	LAX	USD	935	0 D	Y
SJO	LAX	USD	865	0 D	Y
SJO	LAX	USD	320	0 D	Y
SJO	LAX	USD	345	0 D	Y
SJO	LAX	USD	395	0 D	Y
SJO	LAX	USD	230	14 D	Y
SJO	LAX	USD	255	14 D	Y
SJO	LAX	USD	305	14 D	Y
SJO	JFK	USD	321	7 D	C
SJO	JFK	USD	943	0 D	Y
SJO	JFK	USD	825	0 D	Y
SJO	JFK	USD	961	0 D	C
SJO	JFK	USD	375	7 D	C
SJO	JFK	USD	425	7 D	C
SJO	JFK	USD	424	7 D	Y
SJO	JFK	USD	449	7 D	Y
SJO	JFK	USD	302	7 D	Y
SJO	JFK	USD	327	7 D	Y
SJO	JFK	USD	377	7 D	Y
SJO	JFK	USD	633	0 D	Y
SJO	JFK	USD	633	0 D	Y
SJO	JFK	USD	510	0 D	Y
SJO	JFK	USD	560	0 D	Y
SJO	JFK	USD	650	0 D	C
SJO	JFK	USD	700	0 D	C
SJO	JFK	USD	490	0 D	C
SJO	JFK	USD	540	0 D	C
SJO	JFK	USD	377	14 D	Y
SJO	JFK	USD	402	14 D	Y
SJO	JFK	USD	255	14 D	Y
SJO	JFK	USD	280	14 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
SJO	JFK	USD	330	14 D	Y
SJO	JFK	USD	738	0 D	Y
SJO	JFK	USD	738	0 D	Y
SJO	JFK	USD	620	0 D	Y
SJO	JFK	USD	670	0 D	Y
SJO	JFK	USD	352	14 D	Y
SJO	JFK	USD	377	14 D	Y
SJO	JFK	USD	230	14 D	Y
SJO	JFK	USD	255	14 D	Y
SJO	JFK	USD	305	14 D	Y
SJO	JFK	USD	327	21 D	Y
SJO	JFK	USD	352	21 D	Y
SJO	JFK	USD	205	21 D	Y
SJO	JFK	USD	230	21 D	Y
SJO	JFK	USD	280	21 D	Y
SJO	JFK	USD	530	3 D	Y
SJO	JFK	USD	555	3 D	Y
SJO	JFK	USD	408	3 D	Y
SJO	JFK	USD	433	3 D	Y
SJO	JFK	USD	483	3 D	Y
SJO	JFK	USD	474	3 D	Y
SJO	JFK	USD	499	3 D	Y
SJO	JFK	USD	352	3 D	Y
SJO	JFK	USD	377	3 D	Y
SJO	JFK	USD	427	3 D	Y
SJO	JFK	USD	1155	0 D	Y
SJO	JFK	USD	1035	0 D	Y
SJO	JFK	USD	302	21 D	Y
SJO	JFK	USD	327	21 D	Y
SJO	JFK	USD	180	21 D	Y
SJO	JFK	USD	205	21 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
SJO	JFK	USD	255	21 D	Y
GUA	MIA	USD	236	3 D	C
GUA	MIA	USD	545	0 D	Y
GUA	MIA	USD	836	0 D	C
GUA	MIA	USD	286	0 D	C
GUA	MIA	USD	336	0 D	C
GUA	MIA	USD	180	0 D	Y
GUA	MIA	USD	205	0 D	Y
GUA	MIA	USD	295	0 D	Y
GUA	MIA	USD	295	0 D	Y
GUA	MIA	USD	586	0 D	C
GUA	MIA	USD	636	0 D	C
GUA	MIA	USD	411	0 D	C
GUA	MIA	USD	461	0 D	C
GUA	MIA	USD	160	0 D	Y
GUA	MIA	USD	185	0 D	Y
GUA	MIA	USD	370	0 D	Y
GUA	MIA	USD	370	0 D	Y
GUA	MIA	USD	140	0 D	Y
GUA	MIA	USD	165	0 D	Y
GUA	MIA	USD	125	3 D	Y
GUA	MIA	USD	150	3 D	Y
GUA	MIA	USD	230	0 D	Y
GUA	MIA	USD	255	0 D	Y
GUA	MIA	USD	205	0 D	Y
GUA	MIA	USD	230	0 D	Y
GUA	MIA	USD	795	0 D	Y
GUA	MIA	USD	110	7 D	Y
GUA	MIA	USD	135	7 D	Y
GUA	SJO	USD	190	14 D	C
GUA	SJO	USD	377	0 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
GUA	SJO	USD	666	0 D	C
GUA	SJO	USD	282	7 D	C
GUA	SJO	USD	332	7 D	C
GUA	SJO	USD	157	0 D	Y
GUA	SJO	USD	187	0 D	Y
GUA	SJO	USD	237	0 D	Y
GUA	SJO	USD	247	0 D	Y
GUA	SJO	USD	297	0 D	Y
GUA	SJO	USD	466	0 D	C
GUA	SJO	USD	516	0 D	C
GUA	SJO	USD	374	0 D	C
GUA	SJO	USD	424	0 D	C
GUA	SJO	USD	137	3 D	Y
GUA	SJO	USD	167	3 D	Y
GUA	SJO	USD	217	3 D	Y
GUA	SJO	USD	287	0 D	Y
GUA	SJO	USD	337	0 D	Y
GUA	SJO	USD	117	3 D	Y
GUA	SJO	USD	147	3 D	Y
GUA	SJO	USD	197	3 D	Y
GUA	SJO	USD	102	3 D	Y
GUA	SJO	USD	97	3 D	Y
GUA	SJO	USD	127	3 D	Y
GUA	SJO	USD	227	0 D	Y
GUA	SJO	USD	277	0 D	Y
GUA	SJO	USD	177	0 D	Y
GUA	SJO	USD	207	0 D	Y
GUA	SJO	USD	257	0 D	Y
GUA	SJO	USD	417	0 D	Y
GUA	SJO	USD	92	7 D	Y
GUA	SJO	USD	97	7 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
GUA	SJO	USD	122	7 D	Y
GUA	SJO	USD	127	7 D	Y
MIA	GUA	USD	236	3 D	C
MIA	GUA	USD	545	0 D	Y
MIA	GUA	USD	836	0 D	C
MIA	GUA	USD	286	0 D	C
MIA	GUA	USD	336	0 D	C
MIA	GUA	USD	180	0 D	Y
MIA	GUA	USD	205	0 D	Y
MIA	GUA	USD	295	0 D	Y
MIA	GUA	USD	295	0 D	Y
MIA	GUA	USD	586	0 D	C
MIA	GUA	USD	636	0 D	C
MIA	GUA	USD	411	0 D	C
MIA	GUA	USD	461	0 D	C
MIA	GUA	USD	160	0 D	Y
MIA	GUA	USD	185	0 D	Y
MIA	GUA	USD	370	0 D	Y
MIA	GUA	USD	370	0 D	Y
MIA	GUA	USD	140	0 D	Y
MIA	GUA	USD	165	0 D	Y
MIA	GUA	USD	125	3 D	Y
MIA	GUA	USD	150	3 D	Y
MIA	GUA	USD	230	0 D	Y
MIA	GUA	USD	255	0 D	Y
MIA	GUA	USD	205	0 D	Y
MIA	GUA	USD	230	0 D	Y
MIA	GUA	USD	795	0 D	Y
MIA	GUA	USD	110	7 D	Y
MIA	GUA	USD	135	7 D	Y
MIA	SJO	USD	351	0 D	C

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
MIA	SJO	USD	554	0 D	Y
MIA	SJO	USD	951	0 D	C
MIA	SJO	USD	401	0 D	C
MIA	SJO	USD	451	0 D	C
MIA	SJO	USD	199	0 D	Y
MIA	SJO	USD	224	0 D	Y
MIA	SJO	USD	304	0 D	Y
MIA	SJO	USD	304	0 D	Y
MIA	SJO	USD	701	0 D	C
MIA	SJO	USD	751	0 D	C
MIA	SJO	USD	526	0 D	C
MIA	SJO	USD	576	0 D	C
MIA	SJO	USD	179	0 D	Y
MIA	SJO	USD	204	0 D	Y
MIA	SJO	USD	379	0 D	Y
MIA	SJO	USD	379	0 D	Y
MIA	SJO	USD	159	0 D	Y
MIA	SJO	USD	184	0 D	Y
MIA	SJO	USD	134	0 D	Y
MIA	SJO	USD	174	0 D	Y
MIA	SJO	USD	239	0 D	Y
MIA	SJO	USD	264	0 D	Y
MIA	SJO	USD	219	0 D	Y
MIA	SJO	USD	244	0 D	Y
MIA	SJO	USD	804	0 D	Y
MIA	SJO	USD	99	0 D	Y
MIA	SJO	USD	174	0 D	Y
SJO	GUA	USD	200	14 D	C
SJO	GUA	USD	377	0 D	Y
SJO	GUA	USD	676	0 D	C
SJO	GUA	USD	292	7 D	C

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
SJO	GUA	USD	342	7 D	C
SJO	GUA	USD	157	0 D	Y
SJO	GUA	USD	187	0 D	Y
SJO	GUA	USD	237	0 D	Y
SJO	GUA	USD	247	0 D	Y
SJO	GUA	USD	297	0 D	Y
SJO	GUA	USD	476	0 D	C
SJO	GUA	USD	526	0 D	C
SJO	GUA	USD	384	0 D	C
SJO	GUA	USD	434	0 D	C
SJO	GUA	USD	137	3 D	Y
SJO	GUA	USD	167	3 D	Y
SJO	GUA	USD	217	3 D	Y
SJO	GUA	USD	287	0 D	Y
SJO	GUA	USD	337	0 D	Y
SJO	GUA	USD	117	3 D	Y
SJO	GUA	USD	147	3 D	Y
SJO	GUA	USD	197	3 D	Y
SJO	GUA	USD	102	3 D	Y
SJO	GUA	USD	97	3 D	Y
SJO	GUA	USD	127	3 D	Y
SJO	GUA	USD	227	0 D	Y
SJO	GUA	USD	277	0 D	Y
SJO	GUA	USD	177	0 D	Y
SJO	GUA	USD	207	0 D	Y
SJO	GUA	USD	257	0 D	Y
SJO	GUA	USD	417	0 D	Y
SJO	GUA	USD	92	7 D	Y
SJO	GUA	USD	97	7 D	Y
SJO	GUA	USD	122	7 D	Y
SJO	GUA	USD	127	7 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
SJO	MIA	USD	351	0 D	C
SJO	MIA	USD	554	0 D	Y
SJO	MIA	USD	951	0 D	C
SJO	MIA	USD	401	0 D	C
SJO	MIA	USD	451	0 D	C
SJO	MIA	USD	199	0 D	Y
SJO	MIA	USD	224	0 D	Y
SJO	MIA	USD	304	0 D	Y
SJO	MIA	USD	304	0 D	Y
SJO	MIA	USD	701	0 D	C
SJO	MIA	USD	751	0 D	C
SJO	MIA	USD	526	0 D	C
SJO	MIA	USD	576	0 D	C
SJO	MIA	USD	179	0 D	Y
SJO	MIA	USD	204	0 D	Y
SJO	MIA	USD	379	0 D	Y
SJO	MIA	USD	379	0 D	Y
SJO	MIA	USD	159	0 D	Y
SJO	MIA	USD	184	0 D	Y
SJO	MIA	USD	134	0 D	Y
SJO	MIA	USD	174	0 D	Y
SJO	MIA	USD	239	0 D	Y
SJO	MIA	USD	264	0 D	Y
SJO	MIA	USD	219	0 D	Y
SJO	MIA	USD	244	0 D	Y
SJO	MIA	USD	804	0 D	Y
SJO	MIA	USD	74	0 D	Y
SJO	MIA	USD	99	0 D	Y
SJO	MIA	USD	174	0 D	Y

Nicaragua

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
MGA	SJO	USD	405	0 D	Y
MGA	SJO	USD	721	0 D	C
MGA	SJO	USD	296	7 D	C
MGA	SJO	USD	346	7 D	C
MGA	SJO	USD	221	14 D	C
MGA	SJO	USD	271	14 D	C
MGA	SJO	USD	190	0 D	Y
MGA	SJO	USD	220	0 D	Y
MGA	SJO	USD	270	0 D	Y
MGA	SJO	USD	290	0 D	Y
MGA	SJO	USD	340	0 D	Y
MGA	SJO	USD	521	0 D	C
MGA	SJO	USD	571	0 D	C
MGA	SJO	USD	446	0 D	C
MGA	SJO	USD	371	0 D	C
MGA	SJO	USD	496	0 D	C
MGA	SJO	USD	421	0 D	C
MGA	SJO	USD	170	0 D	Y
MGA	SJO	USD	200	0 D	Y
MGA	SJO	USD	250	0 D	Y
MGA	SJO	USD	320	0 D	Y
MGA	SJO	USD	370	0 D	Y
MGA	SJO	USD	150	7 D	Y
MGA	SJO	USD	180	7 D	Y
MGA	SJO	USD	230	7 D	Y
MGA	SJO	USD	130	7 D	Y
MGA	SJO	USD	160	7 D	Y
MGA	SJO	USD	260	0 D	Y
MGA	SJO	USD	310	0 D	Y
MGA	SJO	USD	210	0 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
MGA	SJO	USD	240	0 D	Y
MGA	SJO	USD	290	0 D	Y
MGA	SJO	USD	440	0 D	Y
MGA	SJO	USD	120	14 D	Y
MGA	SJO	USD	142	14 D	Y
MGA	SJO	USD	405	0 D	Y
MGA	SJO	USD	721	0 D	C
MGA	SJO	USD	296	7 D	C
MGA	SJO	USD	346	7 D	C
MGA	SJO	USD	221	14 D	C
MGA	SJO	USD	271	14 D	C
MGA	SJO	USD	190	0 D	Y
MGA	SJO	USD	220	0 D	Y
MGA	SJO	USD	270	0 D	Y
MGA	SJO	USD	290	0 D	Y
MGA	SJO	USD	340	0 D	Y
MGA	SJO	USD	521	0 D	C
MGA	SJO	USD	571	0 D	C
MGA	SJO	USD	446	0 D	C
MGA	SJO	USD	371	0 D	C
MGA	SJO	USD	496	0 D	C
MGA	SJO	USD	421	0 D	C
MGA	SJO	USD	170	0 D	Y
MGA	SJO	USD	200	0 D	Y
MGA	SJO	USD	250	0 D	Y
MGA	SJO	USD	320	0 D	Y
MGA	SJO	USD	370	0 D	Y
MGA	SJO	USD	150	7 D	Y
MGA	SJO	USD	180	7 D	Y
MGA	SJO	USD	230	7 D	Y
MGA	SJO	USD	130	7 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
MGA	SJO	USD	160	7 D	Y
MGA	SJO	USD	260	0 D	Y
MGA	SJO	USD	310	0 D	Y
MGA	SJO	USD	210	0 D	Y
MGA	SJO	USD	240	0 D	Y
MGA	SJO	USD	290	0 D	Y
MGA	SJO	USD	440	0 D	Y
MGA	SJO	USD	120	14 D	Y
MGA	SJO	USD	142	14 D	Y
SJO	MGA	USD	405	0 D	Y
SJO	MGA	USD	721	0 D	C
SJO	MGA	USD	296	7 D	C
SJO	MGA	USD	346	7 D	C
SJO	MGA	USD	221	14 D	C
SJO	MGA	USD	271	14 D	C
SJO	MGA	USD	190	0 D	Y
SJO	MGA	USD	220	0 D	Y
SJO	MGA	USD	270	0 D	Y
SJO	MGA	USD	290	0 D	Y
SJO	MGA	USD	340	0 D	Y
SJO	MGA	USD	521	0 D	C
SJO	MGA	USD	571	0 D	C
SJO	MGA	USD	446	0 D	C
SJO	MGA	USD	371	0 D	C
SJO	MGA	USD	496	0 D	C
SJO	MGA	USD	421	0 D	C
SJO	MGA	USD	170	0 D	Y
SJO	MGA	USD	200	0 D	Y
SJO	MGA	USD	250	0 D	Y
SJO	MGA	USD	320	0 D	Y
SJO	MGA	USD	370	0 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
SJO	MGA	USD	150	7 D	Y
SJO	MGA	USD	180	7 D	Y
SJO	MGA	USD	230	7 D	Y
SJO	MGA	USD	130	7 D	Y
SJO	MGA	USD	160	7 D	Y
SJO	MGA	USD	260	0 D	Y
SJO	MGA	USD	310	0 D	Y
SJO	MGA	USD	210	0 D	Y
SJO	MGA	USD	240	0 D	Y
SJO	MGA	USD	290	0 D	Y
SJO	MGA	USD	440	0 D	Y
SJO	MGA	USD	120	14 D	Y
SJO	MGA	USD	142	14 D	Y
SJO	MGA	USD	405	0 D	Y
SJO	MGA	USD	721	0 D	C
SJO	MGA	USD	296	7 D	C
SJO	MGA	USD	346	7 D	C
SJO	MGA	USD	221	14 D	C
SJO	MGA	USD	271	14 D	C
SJO	MGA	USD	190	0 D	Y
SJO	MGA	USD	220	0 D	Y
SJO	MGA	USD	270	0 D	Y
SJO	MGA	USD	290	0 D	Y
SJO	MGA	USD	340	0 D	Y
SJO	MGA	USD	521	0 D	C
SJO	MGA	USD	571	0 D	C
SJO	MGA	USD	446	0 D	C
SJO	MGA	USD	371	0 D	C
SJO	MGA	USD	496	0 D	C
SJO	MGA	USD	421	0 D	C
SJO	MGA	USD	170	0 D	Y

Origen	Destino	Moneda	Precio	Restricciones	Cabin
SJO	MGA	USD	200	0 D	Y
SJO	MGA	USD	250	0 D	Y
SJO	MGA	USD	320	0 D	Y
SJO	MGA	USD	370	0 D	Y
SJO	MGA	USD	150	7 D	Y
SJO	MGA	USD	180	7 D	Y
SJO	MGA	USD	230	7 D	Y
SJO	MGA	USD	130	7 D	Y
SJO	MGA	USD	160	7 D	Y
SJO	MGA	USD	260	0 D	Y
SJO	MGA	USD	310	0 D	Y
SJO	MGA	USD	210	0 D	Y
SJO	MGA	USD	240	0 D	Y
SJO	MGA	USD	290	0 D	Y
SJO	MGA	USD	440	0 D	Y
SJO	MGA	USD	120	14 D	Y
SJO	MGA	USD	142	14 D	Y

Definiciones:
Restricciones: días de anticipación para comprar el boleto.
Cabina: tipo de reservación

5. 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 el 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 el aviso de audiencia pública adjunto.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1998-2021, del 26 de octubre 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-1379-2021, del 26 de octubre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe referente a la solicitud de audiencia pública y permiso provisional para la ampliación del certificado de explotación de la compañía Southwest Airlines, para operar la ruta Denver-Liberia-Denver, efectivo a partir del 13 de noviembre de 2021.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que esta empresa tiene un certificado de explotación que se otorgó en febrero del 2021, para operar cinco rutas. Se solicitó el criterio técnico a las unidades responsables, las que rindieron los criterios técnicos positivos. Comenta que la Unidad de Asesoría Jurídica verificó que la compañía esté debidamente constituida, que el gestionante tenga las competencias para tal efecto, que la Junta Directiva esté debidamente constituida, que la capacidad financiera esté debidamente comprobada y que este al día con la Institución, CCSS y demás instituciones de bienestar social.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1998-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1379-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1. Elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Southwest Airlines CO., cédula de persona jurídica número 3-012-687071, representada por el señor Carlos José Oreamuno, en calidad de apoderado generalísimo, con el objetivo de brindar los servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en la ruta Denver, Colorado Estados Unidos de América-Liberia, Guanacaste, Costa Rica y regreso.

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la ampliación al certificado de explotación, conceder a la compañía Southwest Airlines un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir 13 de noviembre de 2021, con el fin de que pueda operar la referida ruta. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar la ruta indicada, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-167-2021, del 21 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Southwest Airlines CO. las operaciones citadas con el itinerario que se detalla:

Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
WN 691	13-11-21	13-11-21	6	14:05		HOU-LIR-DEN	B-737
WN 4992					15:00		
WN 691	20-11-21	27-11-21	6	14:05		HOU-LIR-DEN	B-737
WN 4992					15:05		
WN 691	04-12-21	11-12-21	6	14:05		HOU-LIR-DEN	B-737
WN 4992					15:00		
WN 691	18-12-21	18-12-21	6	14:05		HOU-LIR-DEN	B-737
WN 4992					15:05		
WN 691	25-12-21	25-12-21	6	14:05		HOU-LIR-DEN	B-737

Nº Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
WN 4992					15:00		
WN 691	01-01-22	01-01-22	6	14:05		HOU-LIR-DEN	B-737
WN 4992					15:05		
WN 4991	13-11-21	13-11-21	6	15:10		DEN-LIR-HOU	B-737
WN 567					16:05		
WN 4991	20-11-21	27-11-21	6	15:05		DEN-LIR-HOU	B-737
WN 567					16:05		
WN 4991	04-12-21	11-12-21	6	15:10		DEN-LIR-HOU	B-737
WN 567					16:05		
WN 4991	18-12-21	18-12-21	6	15:05		DEN-LIR-HOU	B-737
WN 567					16:05		
WN 4991	25-12-21	25-12-21	6	15:10		DEN-LIR-HOU	B-737
WN 567					16:05		
WN 4991	01-01-22	01-01-22	6	15:05		DEN-LIR-HOU	B-737
WN 567					16:05		
WN 691	06-01-22	12-03-22	6	14:05		HOU-LIR-DEN	B-737
WN 4992					15:00		
*WN 4991	06-01-22	12-03-22	6	15:10		DEN-LIR-HOU	B-737
WN 567					16:05		
WN 691	13-03-22	26-03-22	6	13:05		HOU-LIR-DEN	B-737
WN 4992					14:00		
WN 4991	13-03-22	26-03-22	6	14:10		DEN-LIR-HOU	B-737
WN 567					15:05		

Nota: * Del 22 de enero, 2022 al 05 de marzo, 2022, el vuelo WN4991 cambia a WN546.

4. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-167-2021, del 21 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, registrar las tarifas en dólares, moneda en curso legal de los Estados Unidos, las cuales se presentan a continuación:

Código	Clase	Viaje sencillo/ Ida y vuelta	Tarifa (US$)	Estadía Mínima	Estadía Máxima	Penalidades	Compra Anticipada	Política de Reembolso	Restricciones de Elegibilidad
ZCMVK2H	Económica	1	140	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA

Código	Clase	Viaje sencillo/ Ida y vuelta	Tarifa (US$)	Estadia Mínima	Estadía Máxima	Penalidades	Compra Anticipada	Política de Reembolso	Restricciones de Elegibilidad
ECNVK2H	Económica	1	155	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
ZLNVK2H	Económica	1	160	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
ZCNVK6B	Económica	1	165	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
GCNVK2H	Económica	1	175	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
ELNVK2H	Económica	1	175	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
ECNVK6B	Económica	1	180	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
ZLNVK6B	Económica	1	185	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
GLNVK2H	Económica	1	195	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
UCNVK2H	Económica	1	195	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
GCNVK6B	Económica	1	200	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
ELNVK6B	Económica	1	200	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNVK8Z	Económica	1	205	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
CCNVV2H	Económica	1	215	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
C0MILNR	Económica	1	215	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	MILITARES ACTIVOS DE LOS ESTADOS UNIDOS
ULNVK2H	Económica	1	215	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
GLNVK6B	Económica	1	220	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
UCNVK6B	Económica	1	220	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNVK8E	Económica	1	220	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLNVK8Z	Económica	1	225	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA

Código	Clase	Viaje sencillo/ Ida y vuelta	Tarifa (US$)	Estadía Mínima	Estadía Máxima	Penalidades	Compra Anticipada	Política de Reembolso	Restricciones de Elegibilidad
ICNVP2H	Económica	1	235	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
CLNVV2H	Económica	1	235	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNVK8G	Económica	1	240	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
CCNVV6B	Económica	1	240	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
ULNVK6B	Económica	1	240	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLNVK8E	Económica	1	240	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
TCNUP2H	Económica	1	255	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	14	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
ILNVP2H	Económica	1	255	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
ICNVP6B	Económica	1	260	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
CLNVV6B	Económica	1	260	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNVK8U	Económica	1	260	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLNVK8G	Económica	1	260	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
TLNUP2H	Económica	1	275	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	14	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
NCNUP2H	Económica	1	275	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	14	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNVV8C	Económica	1	280	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLNVK8U	Económica	1	280	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
ILNVP6B	Económica	1	280	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
TCNUP6B	Económica	1	280	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	14	REEMBOLSABLE	NINGUNA
SCN7P2H	Económica	1	295	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	7	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
NLNUP2H	Económica	1	295	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	14	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNVP8I	Económica	1	300	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA

Código	Clase	Viaje sencillo/ Ida y vuelta	Tarifa (US$)	Estadía Mínima	Estadía Máxima	Penalidades	Compra Anticipada	Política de Reembolso	Restricciones de Elegibilidad
BLNVV8C	Económica	1	300	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
NCNUP6B	Económica	1	300	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	14	REEMBOLSABLE	NINGUNA
TLNUP6B	Económica	1	300	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	14	REEMBOLSABLE	NINGUNA
MCN0P2H	Económica	1	315	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
SLN7P2H	Económica	1	315	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	7	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNUP8T	Económica	1	320	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	14	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLNVP8I	Económica	1	320	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
NLNUP6B	Económica	1	320	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	14	REEMBOLSABLE	NINGUNA
SCN7P6B	Económica	1	320	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	7	REEMBOLSABLE	NINGUNA
MLN0P2H	Económica	1	335	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLNUP8T	Económica	1	340	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	14	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNUP8N	Económica	1	340	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	14	REEMBOLSABLE	NINGUNA
SLN7P6B	Económica	1	340	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	7	REEMBOLSABLE	NINGUNA
MCN0P6B	Económica	1	340	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
OCN0P2H	Económica	1	345	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCN7P8S	Económica	1	360	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	7	REEMBOLSABLE	NINGUNA
MLN0P6B	Económica	1	360	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLNUP8N	Económica	1	360	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	14	REEMBOLSABLE	NINGUNA
OLN0P2H	Económica	1	365	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
OCN0P6B	Económica	1	370	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
RCN0P2H	Económica	1	375	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCN0P8M	Económica	1	380	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA

Código	Clase	Viaje sencillo/ Ida y vuelta	Tarifa (US$)	Estadía Mínima	Estadía Máxima	Penalidades	Compra Anticipada	Política de Reembolso	Restricciones de Elegibilidad
BLN7P8S	Económica	1	380	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	7	REEMBOLSABLE	NINGUNA
OLN0P6B	Económica	1	390	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
WCNVW2H	Económica	1	395	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
RLN0P2H	Económica	1	395	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
RCN0P6B	Económica	1	400	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLN0P8M	Económica	1	400	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
HLNVW2H	Económica	1	405	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
HCN0P2H	Económica	1	405	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCN0P8O	Económica	1	410	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
WCNVW6B	Económica	1	420	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
RLN0P6B	Económica	1	420	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
HLN0P2H	Económica	1	425	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	0	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLN0P8O	Económica	1	430	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
HLNVW6B	Económica	1	430	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
HCN0P6B	Económica	1	430	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCN0P8R	Económica	1	440	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
QCNVW2H	Económica	1	450	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
HLN0P6B	Económica	1	450	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
QLNVW2H	Económica	1	460	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	21	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNVW8W	Económica	1	460	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLN0P8R	Económica	1	460	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCN0P8H	Económica	1	470	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA

Código	Clase	Viaje sencillo/ Ida y vuelta	Tarifa (US$)	Estadía Mínima	Estadía Máxima	Penalidades	Compra Anticipada	Política de Reembolso	Restricciones de Elegibilidad
QCN7W2H	Económica	1	470	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	7	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLNVW8H	Económica	1	470	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
QCNVW6B	Económica	1	475	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
QLN7W2H	Económica	1	480	Ninguna	Ninguna	100% SI NO SE PRESENTA[1]	7	NO REEMBOLSABLE	NINGUNA
QLNVW6B	Económica	1	485	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLN0P8H	Económica	1	490	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
QCN7W6B	Económica	1	495	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	7	REEMBOLSABLE	NINGUNA
QLN7W6B	Económica	1	505	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	7	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BCNVW8Q	Económica	1	515	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
YM	Económica	1	516	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	MILITARES ACTIVOS DE LOS ESTADOS UNIDOS
BLNVW8Q	Económica	1	525	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	21	REEMBOLSABLE	NINGUNA
YDG	Económica	1	532	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	null	REEMBOLSABLE	GOBIERNO
BCN7W8Q	Económica	1	535	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	7	REEMBOLSABLE	NINGUNA
YLN0P6L	Económica	1	543	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
BLN7W8Q	Económica	1	545	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	7	REEMBOLSABLE	NINGUNA
KDG	Económica	1	560	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	null	REEMBOLSABLE	GOBIERNO
YLN0P6Y	Económica	1	568	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
LLN0P8L	Económica	1	571	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
KLN0P8K	Económica	1	596	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
YLN0E6L	Económica	1	618	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
YLN0E6Y	Económica	1	643	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
LLN0E8L	Económica	1	646	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA
KLN0E8K	Económica	1	671	Ninguna	Ninguna	NINGUNA[2]	0	REEMBOLSABLE	NINGUNA

Condiciones

1 *Sin cargos por cambio (se aplica la diferencia de tarifa aplicable)*

Fondos reutilizables (intransferibles, no se permiten cambios de nombre)

No reembolsable

***Política de no presentación**: si no se planea viajar en alguna parte de su itinerario, se deberá cancelar la reserva al menos 10 minutos antes de la salida programada del vuelo. Los clientes que no cancelen o cambien un segmento de tarifa no reembolsable al menos 10 minutos antes del viaje y que no aborden el vuelo, se considerarán como que no se presentaron y todos los fondos restantes de esta reserva se perderán, incluida cualquier monto de tarifa reembolsable.*

2 *Sin cargos por cambio*

Viaje en espera el mismo día entre pares de ciudades iguales sin cambio en la tarifa

Completamente reembolsable

***Política de no presentación**: si no se planea viajar en alguna parte de su itinerario, deberá cancelar la reserva al menos 10 minutos antes de la salida programada del vuelo. Los clientes que no cancelen o cambien un segmento de tarifa no reembolsable al menos 10 minutos antes del viaje y que no aborden el vuelo, se considerarán como que no se presentaron y todos los fondos restantes de esta reserva se perderán, incluido cualquier monto de tarifa reembolsable.*

5. Notifíquese el presente acuerdo al señor Carlos José Oreamuno Morera, apoderado generalísimo de la compañía Southwest Airlines CO., a los correos electrónicos coreamuno@fayca.com y jmorales@fayca.com, y subsidiariamente al facsímile 2105-3610.

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

El señor William Rodríguez López comenta que la semana pasada, cuando Aeris estuvo en la sesión del CETAC, presentaron una idea que comentó el abogado de esa compañía, sobre la posibilidad de aplicar un recurso legal que ellos consideran que facilitaría su relación con sus acreedores. Indica que conversó con el señor Fernando Soto Campos, del OFGI, y que le comentó que aún no había ninguna formalidad con respecto a ese tema, por lo que indica que solo quería hacer mención de que esa información quedó en actas y que desconoce si eso tiene alguna implicación de los plazos que corren referentes a este tema.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo manifestado por el señor William Rodríguez López.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

El señor William Rodríguez López menciona que anteriormente había comentado la posibilidad de enviarle una muestra de afecto al señor Rafael Mencía, que se encuentra hospitalizado con su condición de salud comprometida. Comenta que conversó con él y le comentó que está mejorando.

El señor Olman Elizondo Morales indica que en ese caso se podría hacer el mismo gesto con el señor Luis Fallas Acosta, que se encuentra en una condición delicada de salud también.

El señor Rodríguez López indica que, si se pudiera hacer considerando las restricciones de gasto actuales, sería un gesto mínimo del CETAC y de la DGAC con ambos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo sugerido por el señor William Rodríguez López.

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

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 83-2021

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 83-2021

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 83-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	1 de noviembre del 2021
Hora:	5:00 p.m.

Se convoca a reunión a los señores miembros del CETAC

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

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

Secretaria
Sra. Karol Barrantes Bogantes — Secretaria de actas

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación del acta de la sesión No. 81-2021

III.-CONTRALORÍA DE SERVICIOS

1.- Informe del III Trimestre del 2021 de la Contraloría de Servicios.

IV.- SECRETARÍA DEL CETAC

1.-Informe referente al seguimiento de acuerdos de los periodos 2019, 2020 y 2021.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

A.1.- Recurso de apelación interpuesto por el señor Leonardo Esteban González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, contra la resolución número 31-2021 de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021.

A.2.- Declaratoria de incobrabilidad de adeudo de la compañía Aero Costa Sol Sociedad Anónima.

A3.- Solicitud de elevación a audiencia pública y el permiso provisional para la renovación al certificado de explotación de la compañía Air France Sociedad Anónima.

A.4.- Solicitud de elevación a audiencia pública y el permiso provisional para la solicitud de certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales Sociedad Anónima.

A.5.- Solicitud de la compañía Tiada Sociedad Anónima para la asignación de uso en precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

A.6.- Solicitud de la suspensión temporal de la ruta New York-Liberia y viceversa, operada por la compañía American Airlines Inc, del 16 de noviembre al 15 de diciembre del 2021.

A.7.- Solicitud de elevación a audiencia pública y el permiso provisional para la ampliación y modificación al certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, adicionando elementos de la flexibilidad operativa y operación de ruta SJO-MGA-SJO.

A8.- Solicitud de elevación a audiencia pública y el permiso provisional para la ampliación al certificado de explotación de la compañía Southwest Airlines, efectivo a partir del 13 de noviembre del 2021.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

No.178-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:20 horas del 1 de noviembre de dos mil veintiuno.

Se conoce el recurso de apelación interpuesto por el señor Leonardo Esteban González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, en contra de la resolución número 31-2021 de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.

Resultandos:

Primero: Que mediante el oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 del 30 de julio de 2021, el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicó al señor Leonardo Esteban González Herrera, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, con fundamento en lo establecido en el inciso II de artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil y artículo 1.2.10.2 del decreto ejecutivo número 41778 del 21 de febrero de 2019, denominado *Regulaciones aeronáuticas costarricenses licencias al personal técnico aeronáutico*, sobre la medida precautoria de suspensión temporal de su licencia de Controlador de Tránsito Aéreo número 113260681, mientras se instruye el proceso administrativo y se conforma un órgano director para la investigación de los hechos acaecidos el 27 de julio de 2021. (Folio 1)

Segundo: Que mediante escrito del 6 de agosto de 2021, el señor González Herrera inició proceso impugnatorio en contra del oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 citado, el cual tituló "*SE INTERPONE RECURSO DE REVOCATORIA CON APELACIÓN EN SUBSIDIO en contra del Oficio DGAC-DG-OF-1457-2021*". (Folios 4 a 10)

Tercero: Que mediante resolución número 31-2021 de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil, resolvió lo siguiente:

> "***1.*** *Rechazar el recurso de revisión o revocatoria interpuesto por el señor* Leonardo Esteban *González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, contra el oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 del 30 de julio de 2021, emitido por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, pues la Dirección General de Aviación Civil ha sido coherente en su actuar y ha aplicado la norma que le confiere la competencia para ejercer fiscalización y control en materia de aviación.*
>
> ***2.*** *Mantener incólume lo dispuesto en el oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 citado.*
>
> ***3.*** *Se le señala al señor González Herrera que de conformidad con el artículo 308 de la Ley General de Aviación Civil, podrá recurrir el presente acto administrativo ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, dentro de los diez días siguientes a la notificación del éste".*

Cuarto: Que mediante correo electrónico del 8 de setiembre de 2021, la Dirección General, notificó la resolución número 31-2021 citada, al señor González Herrera.

Quinto: Que mediante escrito del 22 de setiembre de 2021, registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2171-2021 del 23 de setiembre de 2021, el señor González Herrera interpuso recurso de apelación en contra de la resolución número 31-2021 de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.

Sexto: 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. Admisibilidad del recurso

La facultad con que cuentan los administrados para recurrir decisiones administrativas se encuentra inicialmente tipificada en la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 de 2 de mayo de 1978, constituyéndose ésta una norma de aplicación general a la actuación administrativa, la cual será remplazada solo por norma especial cuando ésta regule el tema, como sucede en el presente caso, pues la Ley General de Aviación Civil segura el tema impugnatorio de los actos del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil.

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

Asimismo, el artículo 308 de la misma norma señala que dentro **de los diez días siguientes a la notificación** del rechazo de una revisión o revocatoria, podrá la parte afectada recurrir en apelación ante el Consejo Técnico de Aviación

En este sentido, mediante correo electrónico del 8 de setiembre de 2021, la Administracion notificó al señor González Herrera, la resolución número 31-2021 citada, por lo cual, mediante escrito del 22 de setiembre de 2021, registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2171-2021 del 23 de setiembre de 2021, el señor González Herrera interpuso recurso de apelación en contra esta resolución.

Por lo anterior, con fundamento en los 307 y 308 de la Ley General de Aviación Civil se considera admisible el recurso de apelación planteado por el señor González Herrera, por haber sido presentado dentro del plazo legal otorgado para dichos efectos, por lo que se procede a conocer el mismo.

III. Sobre el fondo del asunto

1) Objeto del recurso

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre el recurso de apelación interpuesto por el señor Leonardo Esteban González Herrera, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, contra la resolución número 31-2021 de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil, la cual señala lo siguiente:

> *"**1.** Rechazar el recurso de revisión o revocatoria interpuesto por el señor* Leonardo Esteban *González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, contra el oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 del 30 de julio de 2021, emitido por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, pues la Dirección General de Aviación Civil ha sido coherente en su actuar y ha aplicado la norma que le confiere la competencia para ejercer fiscalización y control en materia de aviación.*
>
> ***2.** Mantener incólume lo dispuesto en el oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 citado.*
>
> ***3.** Se le señala al señor González Herrera que de conformidad con el artículo 308 de la Ley General de Aviación Civil, podrá recurrir el presente acto administrativo ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, dentro de los diez días siguientes a la notificación del éste".*

En este sentido, mediante el escrito del 22 de setiembre de 2021, el señor González Herrera señaló lo siguiente:

> *"... la Administración Pública NO puede ejercerse de forma abusiva y antojadiza porque violenta el Principio de Interdicción de la Arbitrariedad, como tampoco esta conducta puede estar apegada a un cuadro factico inexistente, incierto, lesivo de mi situación jurídica laboral sustancial, y que dependa exclusivamente del testimonio de mi supervisor inmediato, con el cual –reitero-he tenido serias divergencias en mi trabajo por lesionar recurrentemente mis derechos como funcionario público y que ya he denunciado ante las autoridades de esta DGAC. Como bien pueden apreciar los honorables integrantes del CTAC (sic), la Administración me impone una SUSPENSION TEMPORAL de mi licencia por el tiempo máximo de SENTA DIAS "mientras se instruye el procedimiento administrativo" en mi contra y se "conforma un órgano director" a fin de investigar los "hechos acaecidos el 27 de julio recién pasado". No existe mayor explicación, ni una debida fundamentación de las razones jurídicas para la adopción de dicho Acto Administrativo ablatorio; se adolece de un adecuado razonamiento legal por medio de la cual la DGAC decidió imponerme la totalidad del plazo de acción cautelar, cuando el numeral 10.1.10.2 del Reglamento denominado* ***Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses Licencias al personal técnico aeronáutico,*** *hace referencia a que este tipo sanción, por la naturaleza de la medida, puede –debe ser- perfectamente ser*

racionalmente muchísimo menor; inclusive, la Administración debe aplicar esta medida cautelar de SUSPENSION de una licencia a sus personal para casos excepcionales en donde si realmente quede en evidencia que pueda afectarse el interés público de la seguridad operacional del tráfico aéreo del aeropuerto.

En mi caso, esta medida ha sido desproporcional e irracional, por cuanto la Administración además de suspender mi licencia me envió de "vacaciones obligadas" y, luego de mis ingresos a mi trabajo, ha procedido a "reubicarme" sin razón ni justificación alguna en labores que no tienen absolutamente relación alguna con mis funciones de controlador de tránsito aéreo. La Sala Constitucional ha considerado que uno de los componentes básicos del Principio de Proporcionalidad de toda conducta administrativa, es la NECESIDAD de su adopción, máxime tratándose de una cautelar como es la suspensión temporal de mi licencia profesional; esto es, la Administración debió valorar si esta acción cautelar era realmente necesaria adoptarla en mi contra cuando existían otras medidas o acciones administrativas igualmente APTAS para alcanzar el objetivo pretendido, como el retirarme preventivamente de mi puesto de controlador de tránsito aéreo "mientras se iniciaba un procedimiento administrativo en mi contra"

Es así como la DGAC también violentó flagrantemente este Principio constitucional al escoger el acto de suspensión provisional de mi derecho subjetivo cuestionado y, más bien, NO decidirse más bien por otras medidas que afectaran lo menos posible mi esfera o relación jurídica sustancia, como por ejemplo enviarme de vacaciones o trasladarme momentáneamente de puesto (lo que también hizo, resultando aún más desproporcionada esta acción). Es decir, la Administración tomó, no solo una medida (cauatelar del ordinal 18 inciso II) de la Ley 5150), sino todas las medidas posibles a su alcance para retirarme abruptamente de mi puesto de trabajo, lo que evidentemente resulta irracional y absolutamente desproporcional en la afectación de mi esfera jurídica laboral.

En este mismo orden de ideas, esta acción de la Administración activa no representa más que otra lesión a mis derechos fundamentales como trabajador y empleado público, toda vez que estas conductas administrativas concomitantes de suspender mi licencia profesional, enviarme de vacaciones forzadas y reubicarme en mi puesto de trabajo, no constituyen más que una clara y evidente persecución laboral por parte de mi jefe inmediato directo, con el aval y consentimiento absoluto de la Dirección General de Aviación Civil, ahora retirado por la Dirección Jurídica de este órgano desconcentrado, mediante la propuesta de resolución acogida por el señor Subdirector de la DGAC y con la que estoy absolutamente disconforme jurídicamente.

Incluso enviarme a laborar por la tendencia de TELETRABAJO, entregándome un contrato con inicio y sin fin del mismo, sin establecer cuáles serán mis funciones y sin otorgarme ningún tipo de instrumento o implemento para poder ejecutar dicha labor desde mi casa.

Ejecutando la Administración Superior una serie de medidas adicionales sancionatoria en mi contra, a saber: 1-no se me permite el ingreso al área en donde los controladores tenemos los lockers, procediendo el personal de seguridad a impedirme dicho ingreso, se procede hacer

la consulta a la jefatura de Torres de Control y se indica que por órdenes superiores no se permite el ingreso. 2- se me suspendió el acceso al parqueo del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, de tal forma que no pude utilizar dicho parque ya que por "orden Superior" se suspendió dicho ingreso gratuito, lo dos hechos anteriores me han golpeado mucho, ya que se me ha tratado como un delincuente, no siéndolo y teniendo una relación laboral activa.

SEGUNDO. Por otra parte, el ordinal 136 de la Ley General de la Administración Pública exige la debida motivación del acto administrativo cuando se lesionan derechos subjetivos o intereses legítimos del Administrado, lo que evidentemente la DGAC no llevó a cabo en el Oficio cuestionado No. DGAC-DGT-OF-1457-2021".

"(...)

En la resolución No. 31.2021 que ahora también cuestiono, el señor Subdirector Miranda Muñoz rechaza el Recurso de Revocatoria planteado en contra del oficio que ordena la suspensión temporal de mi licencia profesional aduciendo que la DGAC "ha sido coherente en su actuar y ha aplicado la norma que le confiere competencia para ejercer la fiscalización y control en materia de aviación". Sin embargo esta afirmación no puede ser de recibo por parte (sic) mi persona, por cuanto en ningún momento se hay cuestionado esa competencia "cautelar" de la Administración regulada en los ordinales 18, 313 de la ley 5150 y 1.2.10.2 del Reglamento citado (Decreto Ejecutivo 41778-MOPT). Nuestro agravio ha sido sustentado en la falta de una DEBIDA MOTIVACION del acto administrativo Oficio DGAC-DG-OF-1457-2021, en los términos establecidos en el artículo 136 inciso 1a) y 2 en relación con los ordinales275 y 332 todos de la LGAP, en el tanto resulta una conducta administrativa aleatoria sin fundamento clara o al menos sucinta, además de desproporcional e irracional por cuanto una suspensión de esta naturaleza en mi contra no era las IDONEA ni NECESARIA; sin embargo, la administración decidió aplicarla a pesar de que, concomitantemente, me impuso también otras menos gravosas en la afectación de mis derechos subjetivos.

En este entendido, actuar así en mi contra, como lo hizo la Administración en el oficio de fecha 30 de julio de 2021 aquí cuestionado, imponiéndome de forma cautelar el MAXIMO de la suspensión de mi licencia sin razonamiento ni proporcionalidad alguna, deja en evidencia el abuso de su potestad discrecional en la gradación del plazo e imposición de esa medida cuestionada, vulnerándose de esta forma el ordinal 15 de la Ley General de la Administración Publica... "

"(...)

Por lo anteriormente expuesto, solicito ahora en esta instancia se revoque el acto administrativo DGAC-G-OF-1457-2021 en donde la SUSPENSION TEMPORAL impuesta a mi derecho de LICENCIA o HABILITACION PROFESIONAL como Controlador de Transito Aéreo No. 113262681, por resultar abierta y sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico administrativo, debiendo este honorable Consejo Técnico de Aviación Civil reinstalarme en el desempeño de mi cargo como Controlador de Transito Aéreo a la

mayor brevedad posible, en los horarios y jornadas ya establecidas para mi persona que mantenía al momento del dictado del Acto aquí cuestionando.

Por consiguiente, pido a este CONSEJO TECNICO DE AVIACIONC IVIL, como jerarca supremo de este órgano de desconcentración máxima, ***me garantice el restablecimiento de mi situación jurídica sustancial anterior a la vulneración de mis derechos fundamentales antes expuestos****, así como se adopten cuantas medidas resulten necesarias y apropiadas para ese fin, de forma que mis derechos se vean afectados con una medida mucho menos gravosa, razonable y proporcional, y el fin público en la prestación del servicio público quede igualmente garantizado.*

Que en caso de que la suspensión que he recibido se venza antes de la resolución del presente recurso de apelación se me reinstale en el mi puesto de controlador de tránsito aéreo y por consiguiente se me levante la suspensión por el término del plazo de mi licencia como Controlados (sic) de Tránsito Aéreo".

(La negrita y subrayada son del original)

2) Análisis legal

Como lo hemos dicho anteriormente, el acto administrativo, como manifestación de la voluntad de la Administración en el ejercicio de sus facultades, puede ser impugnado por su destinatario si lo encuentra lesivo de sus derechos, tanto en sede administrativa como jurisdiccional.

En sede administrativa, los recursos *"son actos del administrado mediante los cuales éste pide a la propia administración la revocación o reforma de un acto suyo o de una disposición de carácter general de rango inferior a la Ley en base a un título jurídico específico"*. (GARCIA DE ENTERRIA, Eduardo y FERNANDEZ Tomás-Ramón. Curso de Derecho Administrativo, Tomo II, Civitas, Madrid, 1997, pág. 506).

En este sentido, el recurso de apelación tiene su fundamento en la jerarquía administrativa, por lo es el superior del órgano que dictó el acto quien revisa la actuación de este. El superior podrá desestimar el recurso y confirmar el acto impugnado o bien, modificar o anular el acto.

En este sentido, mediante el oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 del 30 de julio de 2021, la Dirección General le comunicó al señor González Herrera la suspensión temporal de su Licencia de Controlador de Transito Aéreo número 113260681, mientras se instruye el proceso administrativo y se conforma órgano director para la investigación de los hechos acaecido el 27 de julio de 2021.

Como se indicó en el citado oficio, dicha medida es precautoria, cuya finalidad es resguardar la seguridad operacional y la del propio señor González Herrera, así como la de garantizar el debido proceso en la investigación a desarrollar.

En el caso en particular, tenemos que el señor González Herrera recurre la resolución número 31-2021 de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de

Aviación Civil, mediante la cual se le rechazó el recurso de revisión o revocatoria interpuesto contra el oficio anteriormente citado.

El recurrente solicita al Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente: **1)** se revoque el oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 citado, por considerar que resulta abierta y sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico administrativo, además, se le reinstale en el desempeño de su cargo a la mayor brevedad posible y, **2)** se le garantice el restablecimiento de su situación jurídica sustancial anterior a la vulneración de sus derechos fundamentales; así como se adopten cuantas medidas resulten necesarias y apropiadas para ese fin.

No obstante, revisado el acto administrativo impugnado y sus referencias (acto administrativo generador de la suspensión de la licencia), este instancia debe indicar que la Dirección General ha sido coherente en su actuar y ha aplicado las acciones que le confiere la competencia de ejercer la fiscalización y control en materia de aviación civil, sus actos más que resultado de competencias discrecionales, como lo asegura el recurrente, son producto del auténtico control y fiscalización de la seguridad operacional.

Lo anterior, tomando como antecedente que actualmente se encuentra en investigación los hechos acaecidos en la torre de control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, sobre los cuales el señor González Herrera conoce ampliamente, pues en el expediente que al efecto se lleva para dicha investigación, consta el documento donde éste realizó un descargo de pruebas y argumentos en su defensa por lo ocurrido el 27 de julio de 2021.

En este sentido, no puede indicar el recurrente que existió una violación a sus derechos fundamentales, como lo son el derecho de defensa, debido proceso, debida fundamentación del acto administrativo y desproporcionalidad de la sanción, pues se debe reiterar que no se iniciado ningún procedimiento administrativo ordinario en su contra, ni se le ha aplicado ninguna sanción al respecto.

Es importante aclarar que la medida adoptada al recurrente corresponde a la potestad que posee la Dirección General de Aviación Civil para ejercer el control y fiscalización sobre quienes ejercen actividades en las instalaciones aeroportuarias. Para lo cual, ésta puede adoptar medidas para que las actividades que estas personas o funcionarios desarrollan se presten en consonancia con normas técnicas y se garantice la seguridad en los aeropuertos.

Entonces, puede afirmarse que la seguridad de la aviación civil constituye una función primordial del Estado que se ejerce a través de la Dirección General de Aviación Civil, tal y como lo establece el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil, la cual busca brindar protección a los pasajeros, la tripulación, los aviones y las instalaciones aeroportuarias y sus colaboradores, esto fundamentalmente por la reglamentación y programación de la seguridad y el control de los programas y medidas de seguridad emitidas y aplicadas por el Estado, pero también, por quienes estén encargados de la gestión aeroportuaria o de la operación aérea.

Por lo anterior, en este ámbito la aviación civil, las autoridades aeronáuticas están llamadas a participar en el ejercicio de un poder de policía especial. Debido a ese poder, la intervención de las autoridades de aviación civil es susceptible de afectar positiva o negativamente, la libertad de personas físicas o jurídicas en aras del orden social e institucional.

Como ya se indicó en el oficio número DGAC-DG-OF-1457-2021 y la el 27 de julio de 2021 citados, la suspensión temporal de la licencia de controlador de tránsito aéreo del recurrente, es una medida precautoria ante causam. La Sala Constitucional ha dicho, en forma reiterada, que la adopción de este tipo de medidas cautelares resulta posible (véanse en este sentido las resoluciones números 2001-009203 de las 9:35 horas del 14 de setiembre de 2001, 2011-010890 de las 14:30 horas del 17 de agosto de 2011, y 2013-005890 de las 9:05 horas del 26 de abril de 2013).

De esta forma, en la sentencia número 2005-016007 de las 16:28 horas del 23 de noviembre de 2005, la Sala Constitucional indicó lo siguiente:

> *"Sobre la posibilidad de la administración de dictar las medidas cautelares de manera anticipada (ante causam), y del término perentorio en el cual debe ser instaurado el proceso, la Sala Constitucional en la sentencia No. 2004-9232 de las 15:40 hrs. de 25 de agosto de 2004 señaló: 'IV.- SOBRE LA TUTELA CAUTELAR EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO. La tutela cautelar, flexible y expedita, es un componente esencial del derecho a un procedimiento administrativo pronto y cumplido, puesto que, los órganos administrativos deben garantizar la eficacia de la resolución definitiva en aras de proteger los intereses públicos. La Sala Constitucional ha hecho referencia a la función de la tutela cautelar al señalar que: "...Las medidas asegurativas o cautelares, según la más calificada doctrina, surgen en el proceso como una necesidad que permita garantizar una tutela jurisdiccional efectiva y por ello se pueden conceptuar como "un conjunto de potestades procesales del juez -sea justicia jurisdiccional o administrativa- para resolver antes del fallo, con el específico fin de conservar las condiciones reales indispensables para la emisión y ejecución del acto final".*

Dentro de las características de toda medida precautoria figuran la instrumentalidad y provisionalidad, lo primero significa que es accesoria respecto del procedimiento principal y lo segundo que tiene una eficacia limitada o rebuc sic stantibus, esto es, se extingue cuando se dicta el acto final. Otra característica es la urgencia que permite, en ocasiones especiales e intensas, la derogación de las reglas generales del proceso.

De igual forma, se debe de tomar en cuenta que en algunas ocasiones calificadas pueden requerir la adopción de medidas cautelares inmediatas y urgentes que no pueden esperar a la formalidad de una resolución administrativa tramitada a través del Despacho del jerarca, pues de no adoptarse medidas provisionales de inmediato podría causarse un daño irreparable. Por ello, el mero hecho de que se le haya suspendido al recurrente la licencia de controlador aéreo, en sí mismo, no es violatorio de sus derechos fundamentales.

Ahora bien, en cuanto a los nuevos hechos alegados por el recurrente en su escrito de apelación, como los son: que se le ha "*reubicado sin razón ni justificación en labores que no tienen absolutamente relación alguna con sus funciones de tránsito aéreo*"; que "*la Dirección debió decidirse por otras medidas que afectaran lo menos posible su esfera o relación jurídica como enviarlo de vacaciones o trasladarlo momentáneamente de puesto*"; que se le "*envió a laborar por la tendencia de teletrabajo, entregándole un contrato con inicio y sin fin del mismo, sin establecer cuáles serán sus funciones y sin otorgarle un instrumento o implemento para poder ejecutar dicha labor en su casa*"; que "*no se le permite el ingreso al área en donde los controladores tienen los lockers, procediendo el personal de seguridad a impedirle dicho ingreso*"; que "*se le suspendió el acceso al parqueo del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría*", es importante indicar lo siguiente:

La segunda instancia, instancia de alzada, recurso vertical o instancia bifásica, no es un nuevo proceso en el que puedan las partes aducir nuevas peticiones, sino que se pretende que el superior de quien emitió el primer acto exprese un nuevo juicio sobre lo ya pedido y decidido en primera instancia a la vista de los hechos alegados y de las pruebas practicadas en ella.

En la segunda instancia del proceso, igual que en la primera, se establece como garantía de la partes el principio de preclusión, mismo que impide que puedan introducirse en la alzada nuevos hechos o peticiones que modifiquen los términos en que quedó establecido el debate procesal, por vedarlo el principio de seguridad jurídica y el de la proscripción de la indefensión

Por tal razón, se deberá resolver el presente asunto prescindiendo los nuevos hechos alegado por el recurrente; sin embargo, es importante aclarar que en cuanto lo indicado por el señor González Herrera sobre la suspensión y restricción al ingreso a las instalaciones y parqueo del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, evidentemente no son nuevas sanciones que se aplican, sino que son actos accesorios o consecuencia al principal que es la suspensión de su licencia como Controlador de Tránsito Aéreo, evidentemente sin la licencia de controlador aéreo, no es de requerimiento ingresar a dicha terminal aérea, cuyo acceso es ampliamente restringido.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Rechazar el recurso de apelación interpuesto por el señor Leonardo Esteban González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, en contra de la resolución número 31-2021 de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021, dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.

2. Mantener en todos sus extremos lo establecido en la resolución número 31-2021 de las 11:16 horas del 26 de agosto de 2021 dictada por el señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil.

3. Notifíquese al señor Leonardo Esteban González Herrera, portador de la cédula de identidad número 1-1326-0681, funcionario del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, por medio del correo electrónico busawi@ice.co.cr. Comuníquese a la jefatura de Departamento de Servicios de Navegación Aérea, Unidades de Asesoría Jurídica y Licencias Aeronáuticas.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 83-2021

Anexo N° 3

No.179-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:29 horas del 1 de noviembre de dos mil veintiuno.

Se conoce sobre la declaratoria de incobrabilidad de las obligaciones dinerarias de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima, cédula de identidad número 3-101-106988, producto de la facturación emitida entre los años 2000 al 2003, por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas y uso de espacio en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría por un monto principal de ¢11,779,239.00.

Resultandos:

Primero: Que la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima fue titular de un certificado de explotación para brindar servicios especiales no regulares nacionales e internacionales otorgado mediante la resolución número 04-98 del 20 de enero de 1998, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, por un período de 5 años vigente a partir de la expedición, el día 20 de enero de 1998, hasta el día 20 de enero del 2003, según acuerdo del Poder Ejecutivo número 268 publicado en el diario Oficial La Gaceta número 52 del 16 de marzo de 1998; para lo cual se le otorgó el hangar número 2 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Segundo: Que el 20 de mayo y el 5 de noviembre del año 2005, se llevó a cabo el desalojo del hangar en el cual se ubicaba la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Tercero: Que según el sistema de facturación de la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, las facturas números 101359, 101571, 101845, 102044, 102286, 102508, 102798, 103122, 103247, 106397, 106399, 106829, 107024 y 107084, las cuales datan del 16 de agosto de 2000 al 20 de junio de 2003, por un monto principal de ¢11,779,239.00, corresponden a uso de espacio en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, así como por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por parte de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima.

Cuarto: Que mediante artículo vigésimo cuarto de la sesión ordinaria número 48-2015 del 8 de julio de 2015, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó iniciar procedimiento administrativo en contra de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-106988, para determinar si la compañía le adeuda al Consejo Técnico de Aviación Civil, por concepto de tarifas por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas.

Quinto: Que mediante el artículo sétimo de la sesión ordinaria 75-2015 del 13 de octubre de 2015, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó de conformidad con la recomendación contenida en el oficio número OD-AEROCOSTASOL-02-2015 del órgano director, certificar la deuda que mantenía la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sexto: Que pese al acuerdo del Consejo Técnico de Aviación Civil, la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima no canceló los montos adeudado, por lo que, mediante el oficio DGACUAL-OF-0910-2017 del 26 de julio de 20217, la Asesoría Jurídica le informó a la Dirección General de Aviación Civil que ya se habían agotado las posibilidades administrativas de recuperar la deuda y que lo correspondiente era iniciar un proceso

monitorio para tratar de recupera la deuda en vía judicial, sin embargo, la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima únicamente contaba con dos bienes muebles (equipo especial) para ser embargados, pero se desconocía su paradero.

Sétimo: Que según certificación de personería emitida por el Registro Nacional el 20 de julio de 2017, la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima se encontraba inscrita y su representante era el señor William Enrique López Castillo, cédula de residencia número 2201021213949.

Octavo: Que con fecha 21 de agosto de 2017, se presentó ante el Juzgado Especializado de Cobro Judicial del Segundo Circuito Judicial de San José, proceso monitorio en contra de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima, el cual se tramita bajo el expediente número 17-007861-1764-CJ, sin embargo, a la fecha no se ha podido notificar al demandado la resolución intimatoria.

Noveno: Que según certificación histórica de movimiento emitida por el Registro Nacional el 16 de marzo de 2021, la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima se encuentra disuelta por la ley número 9024 del 23 de diciembre de 2011, denominada "*Impuesto a las personas jurídicas*", derogada por la ley número 9428 del 21 de marzo de 2017.

II. Considerando:

a) De la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima

Mediante la resolución 04-98 del 20 de enero de 1998, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima un certificado de explotación para prestar servicios especiales no regulares nacionales e internacionales, por un período de 5 años, vigente a partir de la expedición del certificado, el día 20 de enero de 1998, hasta el día 20 de enero de 2003, según acuerdo del Poder Ejecutivo número 268 publicado en el diario Oficial La Gaceta, número 52 del 16 de marzo de 1998, asimismo, se le otorgó el hangar número 2 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Los días 20 de mayo y 5 de noviembre de 2005, se llevó a cabo el desalojo del hangar en el cual se ubicaba la compañía en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y ésta dejó de operar y facturar con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre la situación jurídica actual de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima, según certificación histórica de movimiento emitida por el Registro Nacional el 16 de marzo de 2021, la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima se encuentra disuelta desde el 26 de julio de 2017, por la ley número 9024 del 23 de diciembre de 2011, denominada "*Impuesto a las personas jurídicas*", derogada por la ley número 9428 del 21 de marzo de 2017.

b) Sobre las facturas adeudadas por parte de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima al Consejo Técnico de Aviación Civil

Producto del uso de los espacios en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, así como de las operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas, la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima debía cancelar el canon correspondiente, sin embargo, según el reporte emitido por el sistema de facturación de la Dirección General

de Aviación Civil, mantiene facturas números 101359, 101571, 101845, 102044, 102286, 102508, 102798, 103122, 103247, 106397, 106399, 106829, 107024 y 107084, las cuales datan del 16 de agosto de 2000 al 20 de junio de 2003, pendientes de pago para un monto principal de ¢11,779,239.00.

Debido a la deuda el 21 de agosto de 2017, se presentó ante el Juzgado Especializado de Cobro Judicial del Segundo Circuito Judicial de San José, proceso monitorio en contra de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima, el cual se tramita bajo el expediente número 17-007861-1764-CJ, sin que a la fecha se haya podido notificar al demandado la resolución intimatoria.

Siendo que la Administración ha hecho todo lo que está a su alcance para la recuperación de los montos adeudados, se procedió a analizar la situación jurídica de la compañía, la cual se encuentra disuelta por la ley número 9024 del 23 de diciembre de 2011, denominada "*Impuesto a las personas jurídicas*", derogada por la ley número 9428 del 21 de marzo de 2017, así mismo, no tiene bienes muebles e inmuebles inscritos a su nombre los cuales puedan asegurar el pago de la deuda.

c) De la figura de incobrabilidad

Tal y como se indicó anteriormente, según certificación histórica de movimiento emitida el 16 de marzo de 2021 por el Registro Nacional, la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima se encuentra disuelta por la ley número 9024 del 23 de diciembre de 2011, denominada "*Impuesto a las personas jurídicas*", derogada por la ley número 9428 del 21 de marzo de 2017

En relación con la disolución de personas jurídicas el artículo 7 de la ley número 9428 denominada *"Impuesto a la Persona Jurídica"*, señala lo siguiente:

> ***"Artículo 7.- Disolución y cancelación de la inscripción.*** *El no pago del impuesto establecido en la presente ley por tres periodos consecutivos será causal de disolución de la sociedad mercantil, la empresa individual de responsabilidad limitada o la sucursal de una sociedad extranjera o su representante.*
>
> *La Dirección General de Tributación enviará al Registro Nacional un informe que contenga el detalle de las sociedades mercantiles, las empresas individuales de responsabilidad limitada o la sucursal de una sociedad extranjera o su representante, que no paguen el impuesto por tres periodos consecutivos, para que el Registro Nacional envíe el aviso de disolución al diario oficial La Gaceta, de conformidad con el artículo 207 de la Ley N.° 3284, Código de Comercio, de 30 de abril de 1964, y procederá a la cancelación de la inscripción y anotación de bienes.*
>
> *El Ministerio de Hacienda deberá presupuestar cada año una transferencia al Registro Nacional, para sufragar los gastos generados por la publicación de avisos de disolución en el diario oficial La Gaceta de las sociedades mercantiles, las empresas individuales de responsabilidad limitada o la sucursal de una sociedad extranjera o su representante, que no paguen el impuesto por tres periodos consecutivos. Lo anterior de conformidad con el artículo 7 de esta ley. Dicha transferencia se calculará con un presupuesto de costos estimado para el año siguiente que preparará el Registro Nacional.*

En caso de operar la disolución de las sociedades mercantiles, las empresas individuales de responsabilidad limitada o la sucursal de una sociedad extranjera, y la respectiva cancelación del asiento registral, la Administración Tributaria se encuentra facultada para continuar los procedimientos cobratorios o establecer estos contra los últimos socios oficialmente registrados, quienes se constituirán en responsables solidarios en el pago de este impuesto".

Cuando nos referimos a la disolución de una sociedad, coloca a esta en un estado -el de liquidación- en el cual se le limita su legitimación para actuar, restringiéndola a los actos necesarios tendientes a llevar adelante la realización de su activo, cancelar sus pasivos y distribuir el remanente entre los socios si existiere o -dependiendo del tipo social escogido- reclamar de los socios las contribuciones debidas con el objeto de que soporten las pérdidas, situación que dificulta la posibilidad de continuar con el proceso de judicial.

Debido a la situación jurídica de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima, la Asesoría Jurídica consideró el análisis de una posible declaratoria de incobrabilidad de la deuda que mantiene esta compañía con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

En relación con el efectivo cobro de sumas de dinero adeudadas a la Administración, la Procuraduría General de la República[1] señaló que el régimen económico financiero de la Administración Pública no está integrado únicamente por el principio de legalidad, que obliga a conformarse sustancialmente con el ordenamiento jurídico, según la escala jerárquica de sus fuentes, artículo 107 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, por el contrario, es parte de ese régimen, que vincula a la Administración, la sujeción a principios de eficacia, eficiencia y economía y la orientación por el interés general. Los cuales podrían justificar que la Administración no emprenda acciones para recuperar recursos que le corresponden.

La Contraloría General de la República, mediante la resolución número RDC-150-2011 de las ocho horas del ocho de setiembre de dos mil diez, denominada "*Directrices para la declaración de una deuda como incobrable (D-1-2011-DC-DGA)*", en lo que respecta a la declaratoria de incobrabilidad indicó lo siguiente:

"Artículo 3-Supuestos de incobrabilidad: una deuda se tendrá por incobrable, en cualquiera de los siguientes supuestos:
3.1 Cuando se tenga por establecido por medio de prueba idónea, que el deudor tiene una imposibilidad material para cancelar sus deudas, por carecer de bienes embargables inscritos a su nombre, salario reportado ante la Caja Costarricense de Seguro social, ***o cualquier tipo de situación que demuestre la imposibilidad material de ejercer el cobro****.*

3.2 Cuando la suma adeudada sea por un monto más bajo del que se tenga estimado para el procedimiento que implique el cobro".

(El subrayado y en negrita no son del original)

Por lo que, siendo que la Administración ha hecho todo lo que está a su alcance para la recuperación de los montos adeudados, las decisiones administrativas en orden a la obtención, manejo, uso y administración de los

[1] Procuraduría General de la República, dictamen número C-076-2014 del 10 de marzo de 2014.

recursos públicos deben sujetarse a los principios de economía, eficiencia y eficacia, en consecuencia, el gasto público debe implicar un uso racional de los recursos público.

Al respecto, el artículo 16 de Ley General de la Administración Pública establece:

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

(El subrayado y en negrita no son del original)

Respecto a los principios de eficacia, economicidad y eficiencia, el artículo 3 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos dispone al efecto:

> *"**Artículo 3.- Fines de la Ley***
> *Los fines de la presente Ley que deberán considerarse en su interpretación y reglamentación serán:*
>
> *a. **Propiciar que la obtención y aplicación de los recursos públicos se realicen según los principios de economía, eficiencia y eficacia**".*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Consecuentemente, toda decisión que se adopte en orden de los recursos públicos debe sujetarse a los referidos principios de economía, eficiencia y eficacia. Lo que es reafirmado por el artículo 5 de la misma Ley, al disponer en su inciso b) lo siguiente:

> *"Artículo 5.-Principios presupuestarios*
> *Para los efectos del artículo anterior, deberán atenderse los siguientes principios presupuestarios:*
> *b) Principio de gestión financiera. **La administración de los recursos financieros del sector público se orientará a los intereses generales de la sociedad, atendiendo los principios de economía, eficacia y eficiencia, con sometimiento pleno a la ley**".*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Principio de gestión financiera que no es otro que buena gestión: eficiencia, racionalidad y economía del gasto. Es decir, la gestión de los recursos públicos no solo debe ser conforme a la ley, sino que debe tender a producir un resultado y ese resultado está determinado y es evaluable por los objetivos de la acción pública concreta de que se trata. El Estado eficaz es aquél en que se da un cumplimiento efectivo y satisfactorio de los intereses generales a los que se debe el Estado y que justifican la Administración.

La eficacia y eficiencia se determinan y evalúan no sólo respecto de la acción final de la Administración. Por el contrario, deben informar la actuación instrumental, dirigida al logro de los fines públicos. En consecuencia, la eficacia, economicidad y eficiencia cubren también la actividad de gestión financiera y, por consiguiente, de la gestión de los créditos a favor de la Administración. En ese sentido, son elementos que configuran la racionalidad del gasto público.

Pero la racionalidad del gasto no solo se mide con la eficacia y eficiencia, sino que debe sujetarse al principio de economía, que hace referencia a la relación ahorro/costo. Esto es, la actuación administrativa debe evitar gastos desproporcionados en relación con los objetivos que se buscan. La desproporción puede derivar de un desconocimiento de las necesidades reales que deben ser atendidas, de los recursos que se emplean para atender esas necesidades y de las condiciones en que esos recursos son empleados. Estos principios podrían justificar que la Administración no emprenda acciones para recuperar recursos que le corresponden.

En este sentido, mediante dictamen número C-240-2008 de fecha 11 de julio de 2008, la Procuraduría General de la República estableció lo siguiente:

> *"**Emprender acciones para cobrar créditos cuyo monto es menor que el costo efectivo de la gestión cobratoria no puede ser calificado ni enmarcarse en el principio de buena gestión, dado que no resulta un uso racional de los recursos públicos. En consecuencia, de ser ese el supuesto, la gestión cobratoria sólo podría justificarse por otros motivos, por ejemplo cuando se está en presencia de una sanción**. Lo anterior porque de no ejercerse la acción cobratoria la sanción se volvería nugatoria. Toda la actuación administrativa debe dirigirse a la satisfacción de los intereses públicos. Empero, esa consecución puede verse afectada cuando recursos por definición escasos (no solo financieros, sino también humanos) se destinan a un proceso cuyo resultado se sabe no superará los costos en que se incurre. Una gestión en ese sentido no se conforma con los principios de economía y racionalidad a que hemos aludido. El alto coste de esas acciones obligaría a concluir que los recursos públicos no se utilizan óptimamente.*
>
> *Ha indicado la Procuraduría, además, que la declaratoria de determinados créditos como incobrables no puede ser automática, sino que debe ser consecuencia de un proceso que refleje la buena administración de los recursos y sobre todo que estos han sido gestionados con estricto apego a las normas legales y técnicas que resulten aplicables. Este requisito se torna en indispensable en virtud del deber de recuperar los créditos de la Administración. Por consiguiente, no puede considerarse incobrable la deuda respecto de la cual no se han agotado las gestiones administrativas para su recuperación. La declaratoria de incobrable supone, entonces, que se ha tramitado un procedimiento de cobro en vía administrativa y que este ha resultado infructuoso".*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Emprender acciones para cobrar créditos cuyo monto es menor o bien, **que las posibilidades de recuperación sean nulas**, que el costo efectivo de la gestión cobratoria no puede ser calificado ni enmarcarse en el principio de buena gestión, dado que no resulta un uso racional de los recursos públicos.

En consecuencia, en estos supuestos, la gestión cobratoria sólo podría justificarse por otros motivos, por ejemplo, cuando se está en presencia de una sanción. Lo anterior porque de no ejercerse la acción cobratoria la sanción se volvería nugatoria. Aspecto que debe enmarcarse en la necesaria satisfacción de los intereses públicos a que debe tender toda la actuación administrativa.

Empero, esa consecución del interés público puede verse afectada cuando recursos por definición escasos (no solo financieros, sino también humanos) se destinan a un proceso cuyo resultado se sabe no superará los costos en que se incurre. Una gestión en ese sentido no se conforma con los principios de economía y racionalidad a que hemos aludido. El alto coste de esas acciones obligaría a concluir que los recursos públicos no se utilizan óptimamente.

De modo que el uso racional de los recursos públicos, la optimización de la gestión financiera puede determinar la improcedencia de incoar procesos de cobro por sumas reducidas y en general, cuando los gastos de la recuperación del crédito superan razonablemente lo que eventualmente se obtendría con esa acción. Por ende, justificar una declaratoria de incobrabilidad.

En el sentido expuesto en los párrafos anteriores, mediante dictamen número C-204-2015 del 5 de agosto de 2015, la Procuraduría General de la República estableció lo siguiente:

> *"En razón de lo cual cabe admitir que la Administración emita reglamentos destinados a normar los supuestos bajo los cuales una determinada deuda en su favor puede declararse incobrable, así como asigne la competencia para declararlo, evitando la arbitrariedad o discrecionalidad absoluta de sus funcionarios.* ***Tal puede ser el supuesto de un procedimiento de recuperación que obligue a incurrir en un costo superior al monto debido o bien, que las posibilidades de recuperación sean nulas, resultando irrecuperable la suma adeudada, supuestos susceptible de afectar el interés financiero y, por allí, del interés público****. Estima la Procuraduría, sin embargo, que una declaratoria de incobrabilidad de una deuda debe estar precedida de diversas acciones de recuperación y no debe ser automática. Como se ha dicho en otras ocasiones, OJ-148-2002 de 18 de octubre de 2002, no es conforme con el principio de legalidad el que la Administración no trate de recuperar las sumas que le son adeudadas y, en particular que no demuestre, por los medios correspondientes, la inexistencia de bienes o recursos sobre los cuales hacer efectivo el crédito y por el contrario, deje prescribir las deudas. Ergo, debe disponerse que ante una situación como la que se consulta, los funcionarios competentes están en el deber legal de realizar los análisis y averiguaciones tendentes a hacer efectivo el crédito y, por ende, a mantener y hacer efectivo la recuperación de los adeudos. En su caso, la Administración debe verificar que ante un determinado tipo de adeudos, en la práctica la regla sea la irrecuperabilidad, porque ello podría revelar también una forma de actuación, poco diligente, del funcionario competente.*
>
> (El subrayado y en negrita no son del original)

Por tanto, la decisión que al respecto tome la Administración debe asegurar la buena administración de los recursos y sobre todo que estos sean gestionados con estricto apego a las normas legales y técnicas que resulten aplicables. Este requisito se torna en indispensable en virtud del deber de recuperar los créditos de la Administración.

Sobre los requisitos que deben cumplirse, la Contraloría General de la República, en oficio número 314 de fecha 15 de enero de 2009, reiterado en el oficio número 11658 de 23 de noviembre de 2011, indicó lo siguiente:

> *"**II.- Sobre el procedimiento existente para poder eliminar pendientes de cobro cuando existen montos incobrables:** (...) Podemos decir en primer término, que no hay un procedimiento en específico al cual deban acudir las administraciones para llegar a declarar como incobrable montos adeudados por particulares al Estado, sino que lo realizado por este órgano contralor es que se ha avocado a definir aspectos generales sobre los cuales deberá versar la valoración de la decisión que se tome, a fin de declarar incobrables ciertas sumas.(...) **a.1** Es la propia Administración la que debe tomar la decisión en torno a definir qué casos pudieran resultar incobrables, claro está, posterior a una ponderación de las variables "costo-beneficio" en la recuperación del monto adeudado, significando que si el procedimiento cobratorio que se realice en vía administrativa o judicial entraña un perjuicio para la Administración, en el entendido de que los recursos que se destinen para tales efectos se estiman mayores a lo recuperado, es evidente entonces que la decisión tomada no puede conllevar un perjuicio al erario público. /**a.2** (...) son las Administraciones quienes deben determinar, sustentadas en estudios técnicos, el monto a partir del cual proceder a declarar incobrables ciertas deudas. Con respecto al tema, esta Contraloría ha indicado que: "...No obstante lo anterior, recordemos que ciertamente toda institución puede declarar deudas como incobrables, siempre que previamente se hayan agotado los mecanismos de cobro y se pueda demostrar de manera fehaciente que el costo-beneficio de proseguir con el proceso en los tribunales sería antiproducente para las finanzas públicas. Sobre esta materia reiteramos lo siguiente... b) Que tanto en derecho público como privado, la persona física o jurídica debe justificar en forma fehaciente que se han hecho todos los procedimientos pertinentes para recuperar el monto adeudado y sólo ante una verdadera imposibilidad de cobro, puede procederse a pasar la acreencia como incobrable. c) Que en ninguna circunstancia debe permitirse que por el simple dicho o la escasa importancia del monto, se declare incobrable, sin gestión alguna de parte de la Administración, una determinada suma. Aceptar este procedimiento sería como condonar la deuda, lo que no implica que la misma una vez demostrado que se gestionó su recuperación y que realmente hay imposibilidad material de resarcimiento, pueda declararse incobrable. d) Que siempre se deben hacer las gestiones administrativas de cobro y en los casos en que se cumplan los requisitos suficientes de respaldo - que teóricamente deberían ser la totalidad-, se proceda al trámite de cobro judicial en las diferentes vías en que éste se puede llevar a cabo. e) Que en los casos en que haya habido sentencia judicial firme, se debe tratar de recuperar lo allí resuelto y solo si existiere imposibilidad de cobro se aplique el término de prescripción y se excluya el monto debido de activos... ".*

Concuerda la Contraloría General de la República en que debido a los costes propios de la actuación administrativa y, para garantizar el uso racional de los recursos públicos, en su caso, de la administración de justicia, puede resultar improcedente incoar procesos cobratorios por sumas reducidas o bien, **que las posibilidades de recuperación sean nulas**, en casos en que los gastos de recuperación superen lo que eventualmente se obtendría con la acción de cobro.

d) Sobre el fondo del asunto

Tal y como se indicó anteriormente, la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima se encuentra disuelta de conformidad con la ley número 9428 denominada "*Impuesto a las personas jurídicas*", lo que imposibilita la posibilidad de recuperar los montos adeudados al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Mantener activo el proceso monitorio expediente número 17-007861-1764-CJ, por facturas emitidas entre el año 2000 al 2003, no trae consigo la posibilidad de recuperar la deuda por cuanto la compañía ya no existe jurídicamente y mantener las facturas activas en el sistema de facturación de la Dirección General de Aviación Civil, lo que generan es un aumento en el monto correspondiente a intereses.

Ante situaciones como las descritas, la Administración tiene la **potestad** de efectuar una valoración de los hechos a la luz de la magnitud del daño y del costo beneficio que la acción de cobro puede representar, de manera que si gestionar la acción de cobro implica un gasto mayor de lo que se pretende recuperar o si las posibilidades de lograr recuperar los montos adeudados son nulas, no podría entenderse tal proceder como una adecuada administración de los fondos públicos.

Por este motivo, la Unidad de Asesoría Jurídica realizó una valoración del caso y considera que insistir en el ámbito judicial o administrativo en la recuperación de la deuda no podría considerarse una adecuada administración de fondos por parte de la Administración.

Por lo que siendo que la declaratoria de determinados créditos como incobrables debe ser consecuencia de un proceso que refleje la buena administración de los recursos y sobre todo que estos han sido gestionados con estricto apego a las normas legales y técnicas que resulten aplicables, siendo este requisito indispensable en virtud del deber de recuperar los créditos de la Administración, resulta necesario la emisión de una resolución debidamente fundamentada.

Por lo que al haber hecho la Administración todo lo que está a su alcance para la recuperación de los montos adeudados y siendo que ha sido imposible su recuperación, lo procedente es declarar incobrable dicha suma.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Declarar la incobrabilidad de la obligación dineraria de la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-106988, por un monto principal de ¢11,779,239.00, más lo correspondiente a intereses, por cuanto a pesar de los esfuerzos de la Administración por recuperar los montos adeudados en vía administrativa y judicial, ha sido materialmente imposibilitada un resultado favorable a cualquier gestión, ya

que no se logró notificar la demanda judicial, la sociedad se encuentra disuelta por la ley número 9024 del 23 de diciembre de 2011, denominada "*Impuesto a las personas jurídicas*", derogada por la ley número 9428 del 21 de marzo de 2017.

Esta incobrabilidad se realiza con fundamento en lo establecido por el artículo 3 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, en acatamiento a la obtención y aplicación de los recursos públicos lo cual se debe realizar según los principios de economía, eficiencia y eficacia.

2. Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a cancelar de los registros contables de los estados financieros correspondiente al monto principal más los intereses.

3. Comunicar a la Asesoría Jurídica para que proceda con el desistimiento del proceso de cobro judicial que se tramita con el número de expediente 17-7861-1764-CJ, contra la compañía Aero Costa Sol sociedad anónima.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 83-2021

Anexo N° 4

N°180-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:52 horas del 1 de noviembre de dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de asignación de uso en precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía **Tiada Sociedad Anónima**, cédula de persona jurídica número 3-101-100721, para uso privado y resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-ADA.

Resultando

Primero: Que, mediante escrito del 5 de diciembre de 2020, el señor Kevin Sheehy Protti, portador de la cédula de identidad número 1-1518-0250, representante legal de la compañía Tiada Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-100721, solicitó la asignación de un hangar del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para el resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-ADA.

Segundo: Que mediante el oficio número DGAC-DA-OF-364-2021 del 15 de octubre de 2021, emitido por el Departamento de Aeropuertos, se cita textualmente lo siguiente:

> *"Por medio de correo electrónico de fecha 07 de octubre del 2021 el señor Kevin Sheehy manifiesta lo siguiente:*
>
> *"Le comento que la sociedad TIADA S.A propietaria del TI-ADA cambió de dueño, por lo que ya yo no soy el representante legal. (...)*
>
> *De igual forma le voy a reenviar este correo que me enviaste al nuevo propietario del ADA ya que estoy seguro de que también tendrá interés."*
>
> *Por lo que se recibe respuesta mediante correo electrónico de fecha 07 de octubre del 2021, por parte del nuevo propietario de la sociedad TIADA S.A. en la que cita:*
>
> *"**Me presento soy Manuel F Solano el nuevo representante legal de la sociedad TIADA SA cédula 3-101-100721-17.** Si seguimos muy interesados en un hangar. Por favor informarme en qué podemos colaborar para que nos lo otorguen.*
>
> *Saludos".*
>
> (Lo resaltado en negrita no corresponde al original)

Tercero: Que según lo indicado en el antecedente anterior, el señor Manuel Solano Corrales, portador de la cédula de identidad número 9-115-0969, es el presidente de la compañía Tiada Sociedad Anónima y cuenta con representación judicial y extrajudicial de la misma desde el 29 de mayo de 2021 hasta el 13 de junio de 2088, según lo indicado en la certificación de personería jurídica número RNPDIGITAL-1607478-2021 del 7 de

octubre de 2021, emitida por el Registro Nacional, la cual fue aportada por la citada compañía para la presente gestión.

Cuarto: Que mediante el oficio número DGAC-DA-OF-364-2021 del 15 de octubre de 2021, el Departamento de Aeropuertos recomendó la asignación de uso en precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Tiada Sociedad Anónima, señalando textualmente lo siguiente:

> *"En virtud de lo anterior, este Departamento de Aeropuertos en apego a los principios de eficiencia, oportunidad, conveniencia, razonabilidad y economía procesal procede a la emisión del criterio técnico para una nueva asignación de permiso de uso en precario, para lo cual se cuenta con el hangar construido* ***N°57 con un área de 225 metros cuadrados****, ubicado frente a calle de rodaje Charlie en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma como se establece en el artículo 3° del Decreto* ***34849-MOPT****, denominado "Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños", Distribución de instalaciones y emplazamiento de aeródromo.*
>
> *Es debido a lo anterior, que el solicitante acepta las condiciones actuales del hangar y las mejoras a realizar, deberán ser asumidas en su totalidad con cargo a su peculio, para lo cual deberá ajustarse a las condiciones que la DGAC le señale. Con base en lo anterior, se le solicita emitir recomendación al CETAC para que dicho hangar sea asignado y que debe atenerse a lo indicado en el oficio DGAC-IA-OF-1072-2015 emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, y realizar las modificaciones a los portones del hangar, por lo que este Departamento de Aeropuertos no cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación, restando analizar la vialidad legal para ello indicando que la actividad a desarrollar es privada y con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

Quinto: Que según certificación de no saldo número 455-2021 del 22 de octubre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, la compañía Tiada Sociedad Anónima se encuentra al día en sus obligaciones con la institución.

Sexto: Que, según reporte de Consulta de morosidad patronal de la Caja Costarricense de Seguro Social del 21 de octubre de 2021, la compañía Tiada Sociedad Anónima no aparece inscrita como patrono, por tal razón, mediante correo electrónico del 19 de octubre de 2021, se le solicitó a la citada compañía aclarar la situación-

Sétimo: Que, en respuesta al correo del 19 de octubre de 2021, la compañía Tiada Sociedad Anónima indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *La sociedad es exclusivamente la dueña del activo y no realiza ninguna actividad comercial por lo cual no tiene personal registrado. Con cualquier otra cosa que le podamos ayudar con mucho gusto.*

Saludos,
Manuel F. Solano
Representante Legal".

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

1. Que de acuerdo con lo dispuesto con el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgamiento, modificación, cancelación, prórroga o suspensión de los permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo.

Asimismo, el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008, establece en el artículo 5 lo siguiente:

> *"El permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, un certificado de operador aéreo y a los* ***propietarios de aeronaves de uso Privado****".*

(La negrita y subrayado no son del original)

En ese sentido, en la sentencia número 2306-91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del seis de noviembre de 1991, sobre la figura del permiso de uso en precario, la Sala Constitucional dispuso lo siguiente:

> *"El permiso de uso es un acto jurídico unilateral que lo dicta la Administración, en el uso de sus funciones y lo que se pone en manos del particular, es el dominio útil del bien, reservándose siempre el Estado, el dominio directo sobre la cosa".*

En esta materia y sobre el tema de las competencias en materia aeroportuaria, mediante sentencia número 5388-93 del 26 de octubre de 1993, la Sala Constitucional se pronunció en el sentido de que:

> *"En materia de los aeródromos y aeropuertos nacionales es la Dirección General de Aviación Civil, a la que le corresponde ejercer control, inspección, administración y vigilancia sobre ellos y al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgar en ellos las concesiones o permisos para la explotación de los servicios que estime convenientes, previo permiso de la autoridad respectiva y desde luego, con arreglo a las disposiciones que regulan la actividad que se*

pretenda desarrollar, sin que las actuaciones de la Administración tendientes a poner a derecho cualquier irregularidad que se dé en el ejercicio de aquellas, coarte el derecho del libre ejercicio del comercio, derecho que, en todo caso, no es absoluto y que puede ser objeto de reglamentación y aún de restricciones cuando se encuentren de por medio intereses superiores, como lo son el problema del tránsito de vehículos y de peatones, tanto en las zonas aledañas como las restringidas del aeródromo, el aseo, la seguridad ciudadana, la excesiva aglomeración de público en la Terminal y sus vías, entre otros".

2. Efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la compañía Tiada Sociedad Anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permiten emitir la asignación de uso en precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para uso privado y para el resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-ADA.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante el oficio número DGAC-DA-OF-364-2021 del 15 de octubre de 2021, el cual, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"En virtud de lo anterior, este Departamento de Aeropuertos en apego a los principios de eficiencia, oportunidad, conveniencia, razonabilidad y economía procesal procede a la emisión del criterio técnico para una nueva asignación de permiso de uso en precario, para lo cual se cuenta con el hangar construido ***N°57 con un área de 225 metros cuadrados****, ubicado frente a calle de rodaje Charlie en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma como se establece en el artículo 3° del Decreto* ***34849-MOPT****, denominado "Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños", Distribución de instalaciones y emplazamiento de aeródromo.*

Es debido a lo anterior, que el solicitante acepta las condiciones actuales del hangar y las mejoras a realizar, deberán ser asumidas en su totalidad con cargo a su peculio, para lo cual deberá ajustarse a las condiciones que la DGAC le señale. Con base en lo anterior, se le solicita emitir recomendación al CETAC para que dicho hangar sea asignado y que debe atenerse a lo indicado en el oficio DGAC-IA-OF-1072-2015 emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, y realizar las modificaciones a los portones del hangar, por lo que este Departamento de Aeropuertos no cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación, restando analizar la vialidad legal para ello indicando que la actividad a desarrollar es privada y con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil."

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

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

La permisionaria podrá remover las mejoras existentes de carácter removible que haya construido. Las mejoras no removibles hechas al inmueble se considerarán como propiedad del Consejo Técnico de Aviación. Ahora bien, mediante dictamen número C-170-98 del 14 de agosto de 1998, la Procuraduría General de la República señaló en cuanto a material removible lo siguiente:

> *"En cuanto a instalaciones fácilmente removibles, es decir, que no se trate de construcciones con adherencia permanente al terreno... ".*

En ese mismo sentido, en el dictamen número C-095-2012 del 26 de abril de 2012, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

> *"... Esta consiste en que, en principio, las edificaciones que se construyan deben ser fácilmente removibles pues no deben tener carácter permanente".*

La permisionaria no podrá darle al espacio un uso distinto al autorizado, es decir, para uso privado y para el resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-ADA. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

La permisionaria deberá permitir una visibilidad del 100% al interior del espacio de acuerdo con lo dispuesto en el oficio número DGAC-IA-OF-1072-2015, emitido por la Unidad de Infraestructura de la Dirección General de Aviación Civil.

Servicios no aeronáuticos

En caso de requerir acometida telefónica deberá canalizarlo por su propia cuenta; asimismo, si necesitara instalar otro tipo de servicios estos serán solicitados, instalados y pagados por la permisionaria ante las autoridades o instituciones competentes. En cuanto al servicio de agua potable, la permisionaria deberá asumir el importe que genere el consumo de agua potable, por medio de la instalación de un micro medidor, en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para cada usuario de los hangares o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial facturada al Consejo Técnico de Aviación Civil por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA).

Lo anterior, debido a la resolución número *"SUB-G-GSGAM-2010-791 de las 10:2 horas del 23 de octubre de 2010"*, emitida por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA), resolvió que todos los servicios que se requieran dentro de las instalaciones de los aeródromos o aeropuertos deberán ser otorgadas a lo interno, bajo la responsabilidad del personal que administra el Aeropuerto.

Razón por la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil se ve en la necesidad de modificar la metodología de suministro de agua a los hangares de dicho aeropuerto, la cual consistirá en la instalación de un micro medidor en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para cada usuario de los hangares o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial que el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA) factura al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Los cortes de cobro de agua serán efectuados de acuerdo con el recibo facturado por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA) al Consejo Técnico de Aviación Civil y las lecturas que realice la Administración del Aeropuerto de cada micromedidor. Las facturas serán entregadas vía correo electrónico y las mismas deberán ser canceladas en el plazo de cinco días hábiles posteriores a la fecha de vencimiento. En caso de atraso en ese pago el día sexto, la Dirección General Aviación Civil procederá a la suspensión del servicio y el costo de la reconexión correrá por cuenta de la permisionaria morosa.

El costo de la suspensión tiene un valor de ¢2.636,00 y el valor de la reconexión será de ¢2.636,00, el cual es fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). El no pago de ese servicio será causal para tramitar el desalojo administrativo del Permisionario que ocupa el espacio o hangar.

Tarifa

Asimismo, la permisionaria deberá cancelar a la Dirección General de Aviación Civil el canon correspondiente, según los artículos 10 y 166 de la Ley General de Aviación Civil, mismo que se fijará de acuerdo con el régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades Aeroportuarias. El canon se sujeta a las modificaciones posteriores que señale el apéndice tarifario respectivo.

Pólizas y normativa

La permisionaria deberá rendir y mantener bajo su exclusiva responsabilidad y durante la totalidad del plazo en que ocupe el espacio aquí asignado las siguientes pólizas de seguros que deberán ser acreditadas en cuanto a su existencia y vigencia ante el Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil:

a) Incendio.
b) Responsabilidad civil, tanto contractual y extracontractual adecuada contra accidentes y responsabilidad hacia terceras personas; cubriendo daños y riesgos a la propiedad y personas.

También, la permisionaria deberá comprometerse a cumplir fielmente las Leyes, Reglamentos y Circulares relativos a la Aviación Civil que sean concordantes con la prestación del servicio y/o el uso de los terrenos del aeropuerto, así como con todos los acuerdos y disposiciones que sobre el permiso en precario otorgado establezca el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Asimismo, debe permitir al Consejo Técnico de Aviación Civil la inspección del área que se le concede por este permiso, una vez al mes o cuando las circunstancias lo ameriten, en presencia del permisionario o, en su defecto, ante cualquier otra persona mayor de edad que se encuentre en el espacio concedido.

La permisionaria solo podrá utilizar el espacio asignado para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, en el caso de la compañía Tiada Sociedad Anónima, para uso privado y para el resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-ADA, con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil, según recomendación del Departamento de Aeropuertos, según recomendación del Departamento de Aeropuertos.

Ahora bien, el Consejo podrá reubicar el área otorgada a la permisionaria, por razones de conveniencia u oportunidad, para ello deberá contar con el visto bueno del Departamento de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil y los criterios técnicos que devengan en necesarios.

Asimismo, deberá la permisionaria garantizar que el entorno, los bienes, los servicios y, las instalaciones de atención al público sean accesibles para que las personas los usen y disfruten en cumplimiento a lo establecido por la ley número 7600 del 2 de mayo de 1996, denominada "*Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad*" y su reglamento.

También, el Consejo Técnico de Aviación Civil no tendrá ninguna responsabilidad por cualquier daño que genere el uso normal de las instalaciones, al personal de la empresa, sus representantes y/o cualquier otra persona relacionada con la misma, así como por los equipos ahí almacenados.

Ahora bien, sin perjuicio de los servicios de seguridad aeroportuaria que son responsabilidad del Estado, la permisionaria será responsable exclusiva de mantener la seguridad de (el/los) espacio (s) asignado(s) por este instrumento propiamente dichos, así como los bienes que en (el o ellos) se encuentren.

En cuanto a la forma de pago, la permisionaria efectuará la cancelación del canon establecido dentro de los ocho primeros días de cada mes en la Caja de la Tesorería de la Dirección General de Aviación Civil de acuerdo con lo establecido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 17 de la sesión ordinaria número 31-2000 del 7 de abril de 2000.

No obstante, la permisionaria podrá efectuar el pago mediante transferencia electrónica en la cuenta en colones número 229838-4 del Banco de Costa Rica, para lo cual deberá de comunicarlo a la Unidad de Recursos Financieros a la siguiente dirección de correo electrónico msolorzano@dgac.go.cr. En caso de cambiar el número de cuenta, la Dirección General de Aviación Civil deberá de notificar a la permisionaria.

Terminación del permiso de uso

Las causales de terminación de los permisos y revocación del presente acuerdo son las siguientes:

1) Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.
2) Revocatoria.
3) Rescisión.
4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.
5) Resolución unilateral del Consejo por motivos de interés público.
6) El no mantener al día las pólizas según lo establecido en la cláusula IV, inciso 3 de este documento.
7) El atraso por más de un mes en el pago de la tarifa establecida por el uso del espacio, del servicio de agua o de cualquier otra suma que adeude a la Dirección General de Aviación Civil.
8) Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, el Consejo podrá revocar el permiso.
9) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.
10) Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa.

En cuanto a la fiscalización, el Consejo delega al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, velar por el cumplimiento de estas disposiciones.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Otorgar a la compañía Tiada Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-100721, representada por el señor Manuel Solano Corrales, portador de la cédula de identidad número 9-115-969, en su condición de presidente de la citada compañía, la asignación de uso en precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, para actividad privada, así como el resguardo de la aeronave de su propiedad matrícula TI-ADA, cuya vigencia será de 5 (cinco) años a partir de su aprobación, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-364-2021 del 15 de octubre de 2021.

2) Notifíquese a la compañía Tiada Sociedad Anónima, representada por el señor Manuel Solano Corrales, en su condición de presidente de la citada compañía, por medio del correo electrónico solanomanuel06@gmail.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 5

No.181-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:02 horas del 1 de noviembre de dos mil veintiuno.

Se conoce escrito presentado por el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-101460, mediante los cuales informa al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en la ruta New York-Liberia y viceversa del 16 de noviembre al 15 de diciembre de 2021.

Resultandos:

Primero: Que la compañía American Airlines Inc. posee un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación, mediante resolución número 59-1991 del 19 de agosto de 1991, para brindar servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, con una vigencia igual al Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo, suscrito entre Costa Rica y Estados Unidos de América, con un COA-E-031, para operar las siguientes rutas: Miami, Florida-San José, Costa Rica y viceversa, Dallas, Fort Worth, Texas, vía puntos intermedios (GUA y/o PTY)-SJO-puntos más allá y viceversa, Dallas-Liberia-Dallas, Miami, Florida-Liberia, Costa Rica y viceversa, Charlotte, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, Charlotte, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa, Phoenix, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa, New York, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa y New York, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante resolución número 87-2021 del 02 de junio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

> *"Conocer y dar por recibido los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números 0497-2021-E del 01 de marzo de 2021, y VU-0969-2021 y VU-0967-2021, ambos del 22 de abril de 20201, mediante los cuales el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica 3-012-101460, informó de la suspensión temporal de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, tanto en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en las rutas*
>
> ➢ *Phoenix-San José y viceversa, efectiva a partir del 02 de junio hasta el 15 de diciembre de 2021*
>
> ➢ *New York-San José viceversa y New York-Liberia viceversa, efectiva a partir del 03 de junio al 15 de noviembre de 2021".*

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2260-2021-E del 01 de octubre de 2021, el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta New York – Liberia y viceversa hasta el 15 de diciembre de 2021.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-165-2021 del 15 de octubre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Conocer y dar por recibido la nota con consecutivo de Ventanilla Única VU 2260-2021-E del 01 de octubre del 2021, donde la compañía American Airlines, Inc., informa sobre la suspensión temporal de la ruta New York-Liberia y vv, del 16 de noviembre y hasta el 15 de diciembre del 2021.*
>
> *Indicar a la compañía que para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19".*

Quinto: Que mediante constancia de no saldo número 445-2021 del 18 de octubre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía American Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-101460, se encuentra al día con sus obligaciones.

Sexto. Que en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 21 de octubre de 2021, se verificó que la compañía American Airlines Inc. 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).

Séptimo: 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

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la comunicación del señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., sobre la suspensión de la ruta New York-Liberia y viceversa, efectiva hasta 15 de diciembre de 2021.

Mediante resolución número 87-2021 del 2 de junio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil conoció la suspensión de la ruta citada por un plazo del 3 de junio al 15 de noviembre de 2021, razón por la cual la nueva suspensión será efectiva a partir del 16 de noviembre y hasta el 15 de diciembre de 2021.

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

> "*2. Cada parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado.* ***Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio****, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra parte,* salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas *o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.*
>
> *... 4.* ***Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo*** *o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo.* ***La parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".***
>
> (El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, el señor Sánchez Arroyo, en su condición antes citada, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la extensión de la suspensión de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en la ruta y fechas indicadas, obedeciendo a la pandemia causada por el Covid-19.

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

> ***"Artículo 157****.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.*
>
> ***Artículo 173.-*** *Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-165-2021 del 15 de octubre de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó Conocer y dar por recibido la nota con consecutivo de Ventanilla Única VU 2260-2021-E del 01 de octubre de 2021, donde la compañía American Airlines Inc., informó sobre la suspensión temporal de la ruta New York-Liberia y viceversa, efectiva a partir del 16 de noviembre y hasta el 15 de diciembre de 2021.

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 445-2021 del 18 de octubre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía American Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-101460, se encuentra al día con sus obligaciones.

Asimismo, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 21 de octubre de 2021, se verificó que la compañía American Airlines Inc. 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).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única números VU 2260-2021-E del 01 de octubre del 2021, mediante el cual, el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica 3-012-101460, informó de la suspensión temporal de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en la ruta New York-Liberia y viceversa, efectiva a partir del 16 de noviembre y hasta el 15 de diciembre de 2021.

Lo anterior, sin detrimento de las eventuales medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

2) Indicar a la compañía American Airlines Inc. que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19.

3) Notifíquese al señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., al correo electrónico Rafael.Sanchez@aa.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil