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

ACTA No. 14-2021

Acta de la sesión ordinaria No.14-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 17 de febrero 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, Sofía Beatriz García Romero, Karla Barahona Muñoz y Gustavo Segura Sancho; 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; Juan Mena Murillo, asesor administrativo del CETAC y en forma presencial el señor Luis Fallas Acosta, asesor legal del CETAC 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. 14-2021, la cual se adjunta como anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 14-2021.

II.- APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No.12-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 10 de febrero del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 12-2021, celebrada el 10 de febrero del 2021.

III.- AUDIENCIA

AL SER LAS 17:15 PM INGRESAN A LA SESIÓN, EN FORMA VIRTUAL, LOS SEÑORES CLAUDIO DONATO MONGE, ASESOR EXTERNO DEL OFGI, FERNANDO SOTO CAMPOS Y RODOLFO GARBANZO, DEL ÓRGANO FISCALIZADOR.

ARTÍCULO TERCERO

Según el acuerdo CETAC-AC-2021-0098, referente al artículo décimo de la sesión ordinaria 06-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 20 de enero del 2021, se realiza la presentación solicitada al señor Fernando Soto Campos, inspector general del OFGI y al asesor externo Claudio Donato, sobre las gestiones realizadas ante la Contraloría General de la República para determinar la posibilidad de ampliar el plazo del Contrato de Gestión Interesada del AIJS.

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

ACTA No. 14-2021

El señor Claudio Donato Monge explica que el origen del trámite es por el desequilibrio financiero del contrato de gestión interesada, el cual ya era evidente antes de la pandemia y con esta se complicó aún más. Al analizar las alternativas de negociación se determinó que una alternativa en este tipo de contratos es la prórroga de los mismos. Se verificó la documentación y el reglamento; mismo que establece un plazo máximo de 25 años. No obstante, el contrato de gestión interesada originalmente se elaboró con un plazo de 20 años y se aplicó una adenda para extenderlo por 5 años. Entonces, si se consideraba aplicar esa alternativa, no se podría concretar con el reglamento actual.

Con base en lo anterior, se dirigió la consulta a la Contraloría General de la República y se explicó la necesidad de habilitar esa alternativa; de lo contrario la negociación sería complicada. La intención de comunicar a la Contraloría General de la República era dar a conocer, de manera anticipada, la situación con respecto al contrato.

El señor Donato Pacheco agrega que la aprobación del reglamento y el avance obtenido hasta el momento debe demostrar y justificar completamente cualquier decisión que se tome al respecto. Adicionalmente, indica que una vez que se publique el reglamento existe la posibilidad de que lo que se interprete sea que el CETAC ya tomó la decisión de prorrogar el contrato de gestión interesada y esa sería una interpretación errónea, ya que el reglamento lo único que hace es habilitar esa posibilidad.

El director William Rodríguez López externa su preocupación sobre el plazo de conclusión de este trámite, por lo que sugiere que, en la medida de lo posible y siguiendo los pasos correspondan, se debería terminar con la ampliación negociada lo más pronto posible, ya que este es un año electoral y las cosas tienden a politizarse. Consulta, desde el punto de vista del CETAC, cuáles son los pasos por seguir según el estatus actual.

Con respecto a la consulta anterior, el señor Claudio Donato indica que lo próximo es iniciar la negociación del contrato, para lo cual se requiere el apoyo técnico para fortalecer al equipo del Órgano Fiscalizador y así demostrar y documentar todo lo necesario.

AL SER LAS 17:41 PM SE RETIRAN DE LA SESIÓN, LOS SEÑORES CLAUDIO DONATO, FERNANDO SOTO CAMPOS Y RODOLFO GARBANZO.

IV.- CORRESPONDENCIA

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el correo electrónico del 11 de febrero del 2021, suscrito por la señora Marietta Espinosa Morera, directora a.i de la Dirección de Relaciones Públicas del MOPT, en relación con los derechos de respuesta y en cómo se llama el recurso que se presenta ante un medio de comunicación para aclarar o corregir informaciones inexactas o difamatorias hacia una persona o institución. La indicación es que deben de presentarse dentro de los cinco días naturales posteriores a la publicación, por lo que en el caso específico de esta consulta no aplicaría.

ACTA No. 14-2021

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A- ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-188-2021, de fecha 03 de febrero del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-0149-2021, de fecha 03 de febrero 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 y proyecto de resolución relacionado con la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía Alaska Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-695121, representada por la señora María Lupita Quintero Nassar, para brindar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-188-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-149-2021, de la Unidad de la 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 23-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 23-2021 que resuelve:

1. Otorgar a la empresa Alaska Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-695121 representada por la señora María Lupita Quintero Nassar, la renovación de su certificado de explotación bajo las siguientes características;

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

Rutas: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Frecuencias: Sin limitación de frecuencias

Derechos de tráfico: Derechos de tercera y cuarta libertad del aire en ambas rutas.

Aeropuertos por utilizar: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO) y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (LIR).

Aeropuertos auxiliares: Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, en Liberia, Costa Rica (LIR), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO), en San José, Costa Rica, Aeropuerto Internacional de Managua, Nicaragua y el Aeropuerto Internacional de David, Panamá.

Equipo de vuelo: La compañía operará según lo autorizado en sus especificaciones de operación. Entre ellos se encuentra B737, A320, A321 o cualquier otro incorporado en las especificaciones técnicas emitidas por la Unidad Aeronavegabilidad de la DGAC de Costa Rica.

ACTA No. 14-2021

Vigencia: De conformidad con el artículo 144 de la Ley General de Aviación Civil, se otorga la renovación del certificado de explotación por un plazo de 15 años, contados a partir de la comunicación del acuerdo de aprobación.

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

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

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

Deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Se le advierte a la Concesionaria sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con el Gestor Interesado cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

Notifíquese a la señora María Lupita Quintero Amador, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com.

Remítase al poder ejecutivo para su aprobación.

Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. ACUERDO FIRME.

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

ACTA No. 14-2021

ARTÍCULO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-189-2021, del 03 de febrero del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-0150-2021, de fecha 03 de febrero 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 y proyecto de resolución relacionado con la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la empresa Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, representada por la señora Alina Nassar Jorge, para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-189-2021, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-150-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 24-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 24-2021 que resuelve:

1. Otorgar a la empresa Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, representada por la señora Alina Nassar Jorge, la ampliación a su certificado de explotación bajo las siguientes características;

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

Rutas: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Frecuencias: Sin limitación de frecuencias

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

Aeropuerto por utilizar: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO) y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (LIR).

Aeropuertos auxiliares: Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, en Liberia Costa Rica (LIR), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO), Aeropuerto Internacional en Managua, Nicaragua (MGA), Aeropuerto Internacional El Salvador (SAL), Aeropuerto Internacional Honduras (SAP) y Aeropuerto Internacional de Panamá (PTY).

Equipo de vuelo: Jetblue Airways Corporation operará según lo autorizado en sus especificaciones de operación. Entre ellos se encuentra A320, A321o cualquier otro incorporado en las especificaciones técnicas emitidas por la Unidad Aeronavegabilidad de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica.

Vigencia: Otorgar la ampliación por la misma vigencia del certificado de explotación otorgado mediante resolución número 41-2009 del 25 de mayo de 2009, el cual vence el 25 de mayo de 2024.

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

ACTA No. 14-2021

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

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

Otras obligaciones: La concesionaria deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, **deberá rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil**, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de quince días hábiles, contados a partir del otorgamiento de este certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el decreto ejecutivo número 23008-MOPT, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y el decreto ejecutivo número 37972-MOPT, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de Certificados de Explotación*", publicado en La Gaceta número 205 del 24 de octubre de 2013.

Deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Se le advierte a la Concesionaria sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con el Gestor Interesado cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

4. Notifíquese del presente acuerdo a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la empresa Jetblue Airways Corporation, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el Diario Oficial La Gaceta. Remítase al poder ejecutivo para su aprobación e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense.

Remítase al poder ejecutivo para su aprobación.

Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-215-2021, de fecha 08 de febrero del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-0167-2021, del 08 de febrero del 2021, suscrito por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad

de Asesoría Jurídica, en el que remite el informe y proyecto de resolución relacionado con el recurso de apelación interpuesto por el señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, contra la resolución número 014-2020, de las 09:00 del 01 de abril de 2020, emitida por la Dirección General de Aviación Civil.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que una cantidad importante de las líneas aéreas internacionales que vuelan al país, por su naturaleza, no cuentan a nivel nacional con ciertos servicios asociados a su operación, por ejemplo, los servicios de asistencia en tierra, por lo que, al realizar el análisis de admisibilidad de las solicitudes realizadas por la empresa, se verifica si están inscritas ante la Caja Costarricense del Seguro Social. Al no cumplir con este requisito, la línea aérea indica que estos servicios serán prestados por otra empresa relacionada que tiene un certificado de explotación de asistencia en tierra, la cual tampoco cumple con el requisito anterior debido a que se encuentra morosa con la Caja Costarricense del Seguro Social.

Adicionalmente, comenta que se comunicó con la Caja Costarricense del Seguro Social y que al conversar sobre la posición que se mantiene para este trámite; mencionan que la interpretación es la correcta y que efectivamente la administración está en la obligación de hacer cumplir el artículo 74 de Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social.

El director William Rodríguez López dice que en su criterio eso no tiene lógica, porque no hay razón para perjudicar a una línea aérea por una situación de incumplimiento de requisitos de otra compañía subcontratada para brindarle servicios. Adicionalmente, comenta que está de acuerdo con que las empresas deben cumplir el requisito de estar al día con los pagos a la CCSS y otras instituciones de seguridad social, pero no está de acuerdo con la redacción del acuerdo por la omisión de detalles muy importantes y que podrían dar pie a diferentes interpretaciones.

El señor Gonzalo Coto Fernández comenta que más que enfocarse en los terceros, lo que se debe indicar a las líneas aéreas es que el cumplimiento de los requisitos establecidos, tales como estar al día con las obligaciones de la seguridad social, es una condición que se debe cumplir por parte de sus subcontratistas. Las líneas aéreas deben exigir a sus proveedores de servicios, previo a la contratación de los servicios y mientras dure el contrato, que cumplan con ese requisito.

El director Daniel Araya Barquero se refiere al tema desde el punto de vista de auditoría, e indica que parte del protocolo de una auditoría es revisar las condiciones de una empresa que se contrata y menciona que es total responsabilidad de la empresa verificar que las compañías que se subcontraten cumplan con lo estipulado en la ley, por lo que -- en su opinión - es procedente exigir a la línea aérea que los subcontratistas también cumplan con la seguridad social.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-215-2021, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0167-2021, de la Unidad de la 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 25-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 25-2021 que resuelve:

1) Rechazar el recurso de apelación interpuesto por el señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, contra la resolución número 014-2020, de las

09:00 horas del 01 de abril de 2020, emitida por la Dirección General de Aviación Civil, la cual se mantiene en todos sus extremos, pues se considera que accesorio a la situación de las empresas que son proveedoras de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, en los servicios de atención en tierra (Ground Handling), si bien es cierto estas no se encuentran inscritas como patrono ante la Caja Costarricense de Seguro Social, debe esta cumplir con lo dispuesto en el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, toda vez que los servicios subcontratos inciden en su esfera jurídica, pues al desarrollar dicha actividad en forma directa se está beneficiando por el trámite efectuado.

2) Notificar al señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico dramirez@interairportservices.com.

AL SER LAS 18:25 PM SE RETIRA DE LA SESIÓN EL DIRECTOR GUSTAVO SEGURA SANCHO.

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-217-2021, del 08 de febrero del 2021, presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-0171-2021, del -08 de febrero 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 elevación a audiencia pública de la solicitud de certificado de explotación para ofrecer trabajos aéreos en los servicios especializados de agricultura, levantamiento de planos, fotografía y observación con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial. Las especificaciones y habilitaciones serán las que se definan en su certificado operativo, presentada por la empresa Muraya Drone Terra Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno-setecientos noventa y seis mil trescientos doce, representada por el señor Eduardo José Murillo Araya, cédula de identidad número uno-cero novecientos siete- cero trescientos setenta y seis, presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-217-2021, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0171-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica:

1) De conformidad con el artículo 145 de la Ley General de Aviación Civil elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación presentada por la empresa Muraya Drone Terra Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno- setecientos noventa y seis mil trescientos doce, representada por el señor Eduardo José Murillo Araya, cédula de identidad número uno-cero novecientos siete- cero trescientos setenta y seis, en calidad de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar servicios de trabajos aéreos en los servicios especializados de agricultura, levantamiento de planos, fotografía y observación con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

2) De conformidad al oficio número DGAC-DSO-TA-INF-024-2021, del 03 de febrero de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la empresa Muraya Drone Terra Sociedad Anónima el registro de las tarifas, en rangos, en dólares, moneda en curso de los Estados Unidos, según el siguiente detalle:

Servicios Muraya Drone Terra	Tarifa por equipo en rangos

	DJI PHANTOM 4 PRO (por hora de vuelo)	DJI MAVIC PRO	DJI AGRAS T16 (precios por hectáreas)
Fumigación aérea	N/A	N/A	$20-$35
Levantamiento de planos	$200-$450	$200-$450	N/A
Fotografía y vídeo	$200-450	$200-$450	N/A
Observación	$200-$450	$200-$450	N/A

Nota: Los rangos de los precios para la actividad de fumigación aérea varian dependiendo de las condiciones del campo y el tipo de producto por aplicar

3) De conformidad al artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, en tanto se concluyen los trámites de la solicitud de certificado de explotación, otorgar a la empresa Muraya Drone Terra Sociedad Anónima un primer permiso provisional de operación por un período de tres meses a partir de su notificación.

4) Se adjunta texto de aviso de audiencia pública para su respectiva publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

5) Notificar al señor Eduardo José Murillo Araya, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Muraya Drone Terra Sociedad, por me4dio del correo electrónico muraya.droneterra@gmail.com. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0193-2021, del 04 de febrero del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-0153-2021, del 04 de febrero del 2021, suscrito por los señores Alexánder Vega Arce, asesor jurídico y 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 reconsideración presentado por la empresa Nalur Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-028680, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 59-2020 del 12 de agosto de 2020, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 154-2020, de las 17:20 horas del 12 de agosto de 2020, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 15 (actualmente 18), ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que esta empresa tenía un espacio en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma para uso privado y para resguardo de una aeronave. Sin embargo, al presentarse el proceso de inspección por parte del aeropuerto se identifica que la empresa no tiene la aeronave autorizada en el espacio asignado, si no que tiene otras aeronaves.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0193-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0153-2021, de la Unidad de la 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 26-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 26-2021 que resuelve:

1) Rechazar por ser improcedente el recurso reconsideración presentado por la empresa Nalur Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-028680, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria

número 59-2020, del 12 de agosto de 2020, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 154-2020, de las 17:20 horas del 12 de agosto de 2020, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 15 (actualmente 18), ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponda.

3) Notifíquese al señor Randolp Lutz París, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Nalur Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico a.e.atmetlla@gmail.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0233-2021, del 09 de febrero del 2021, presenta para conocimiento y resolución del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-0161-2021, del 05 de febrero del 2021, suscrito por la señora Vanessa Madriz Sequeira, asesora jurídica y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe relacionado con el proyecto de adenda número uno al contrato derivado de la licitación abreviada 2018LA-000002-0006600001, denominada "Adquisición de alquiler de bodega resguardo de activos".

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que el poder ejecutivo ordenó a todas sus instituciones revisar sus contratos, tales como alquiler de oficinas, alquiler de terrenos y otros similares. En primer lugar, solicitó valorar la necesidad de tener los contratos vigentes y en segundo lugar iniciar un proceso de renegociación de esos contratos, para la modificación del precio a la baja. Se expuso la situación con la empresa y la misma accedió a rebajar el contrato a partir del 1 de marzo del 2021.

Esta bodega la contrató la Administración para el resguardo de activos que se mantienen en inventario y que por cuestiones de espacio no se pueden mantener en las instalaciones de la Institución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-233-2021, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0161-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica:

En apego a lo señalado en el decreto ejecutivo número 42561-H del 28 de julio de 2020, denominado "*Disposiciones dirigidas al Gobierno Central sobre la necesidad de renegociar a la baja los contratos de arrendamiento de edificios, locales y terrenos*", el cual señala que "*para los contratos de arrendamiento de edificios, locales y terrenos, que a la fecha de la emisión del presente Decreto se encuentren en ejecución, deberá iniciarse de forma inmediata un proceso de renegociación con el propietario del inmueble para lograr un acuerdo de precio más favorable para el inquilino*" y siendo que la presente modificación contractual se ajusta a los supuestos que establece el artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa y 208 de su Reglamento, esta Asesoría Jurídica indica que no existe inconveniente legal para tramitar la modificación contractual por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, bajo los siguientes términos:

OBJETO DE LA ADENDA: La presente modificación contractual consiste en disminuir el precio unitario mensual pactado entre las partes, para que a partir del 01 de marzo de 2021 el monto por concepto de alquiler de bodega para el resguardo de activos sea de *¢2,761,800.00 (Dos millones setecientos sesenta y un mil*

ochocientos colones con 00/100). El contratista debe aplicar en las facturas el 13%. del impuesto del valor agregado (IVA), según la normativa vigente, al monto renegociado.

Las demás cláusulas del contrato se mantienen incólumes. Se conservan tal y como fueron suscritas por las partes.

Siendo que la presente solicitud de adenda busca disminuir el monto unitario mensual del contrato original, no existe obligación del pago de las especies fiscales, ni rendir una nueva garantía de cumplimiento.

En vista de que el contrato original fue tramitado mediante el Sistema Integral de Compras Públicas (SICOP), conforme lo establece el artículo 7 del Reglamento para la Utilización del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), decreto ejecutivo número 41438-H, se deberá instruir a las Unidades de Proveeduría Institucional y el Proceso de administración de Bienes Institucionales que efectúen la modificación contractual de la presente adenda mediante SICOP, bajo el procedimiento de Contrato Electrónico Modificado que establece el artículo 3 del mismo cuerpo normativo, así como el refrendo interno del contrato a cargo del Proceso de Refrendos Internos de la Asesoría Jurídica.

Esta adenda será válida por haber cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa y su eficacia queda supeditada a la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil y al respectivo refrendo interno por parte de la Unidad de Autorizaciones y Aprobaciones de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el Reglamento sobre el Refrendo de las Contrataciones de la Administración Pública (Resolución número R-CO-44-2007 del Despacho de la Contralora General, debidamente publicado en el Diario Oficial La Gaceta número 202 de 22 de octubre de 2007). ACUERDO FIRME.

B.– RECURSOS HUMANOS

ARTÍCULO UNDÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DFA-RH-OF-097-2021, del 04 de febrero del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los señores del Consejo Técnico de Aviación Civil el informe DGAC-DG-INF-OF-093-2021, en el que remite el informe relacionado con lo indicado en el punto 3. "Evaluaciones de los funcionarios responsables de las instancias administrativas y técnicas que dependen del CETAC", de conformidad con el artículo 08 de la sesión ordinaria 06-2021, celebrada el 20 de enero del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el oficio DGAC-DFA-RH-OF-097-2021, en el que remite informe relacionado con lo indicado en el punto 3. "Evaluaciones de los funcionarios responsables de las instancias administrativas y técnicas que dependen del CETAC".

C– PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA

ARTÍCULO DUODÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-168-2021 del 29 de enero del 2021, presenta para conocimiento y resolución del Consejo Técnico de Aviación Civil los oficios DGAC-PRA-OF-007-2021,

ACTA No. 14-2021

suscrito por el señor Miguel Alonso Solano García, encargado del Proceso Regulación Aeronáutica y DGAC-AJ-OF-131-2021, suscrito por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica, en el que remiten el proyecto de RAC-OPS 3 Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses "Transporte aéreo comercial nacional e internacional de helicópteros".

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-168-2021, de la Dirección General y oficios DGAC-DG-PRA-OF-007-2021, del Proceso Regulación Aeronáutica y DGAC-AJ-OF-131-2021, de la Asesoría Jurídica:

1- Aprobar proyecto de RAC-OPS 3 Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses "Transporte aéreo comercial nacional e internacional de helicópteros".

2- Solicitar a la Dirección General de Aviación Civil que verifique los aspectos idiomáticos y de forma del documento, previo a la continuación del proceso de publicación. ACUERDO FIRME.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON DIECIOCHO MINUTOS.

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCIA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 14-2021

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 14-2021

Fecha: 17 de febrero del 2021
Hora: 5:00 p.m.
Lugar: Sesión virtual. Plataforma Microsoft Teams

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación del acta de la sesión No. 12-2021

III.- AUDIENCIA

1.- Audiencia al señor Claudio Donato, asesor externo y a funcionarios del OFGI.

IV.- CORRESPONDENCIA

1. Se conoce correo electrónico del 11 de febrero del 2021, suscrito por la señora Marietta Espinosa Morera directora a.i de la Dirección de Relaciones Públicas del MOPT, en relación con los derechos de respuesta.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A- ASESORÍA JURÍDICA

A1-Solicitud de la compañía Alaska Airlines Inc, para la renovación al certificado de explotación para brindar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros carga y correo.

A2- Solicitud de la empresa Jetblue Airways Corporation, para la ampliación al certificado de explotación para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo.

A3- Informe relacionado con el recurso de apelación interpuesto por la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, contra la resolución número 014-2020 de las 09:00 del 01 de abril de 2020.

A4- Solicitud de la empresa Muraya Drone Terra Sociedad Anónima, para el certificado de explotación para brindar servicios de trabajos aéreos en los servicios especializados de agricultura, levantamiento de planos, fotografía y observación con aeronaves no tripuladas drones/RPAS.

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

A5- Informe y proyecto de resolución relacionado con el recurso de reconsideración presentado por la empresa Nalur Sociedad Anónima, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 59-2020 del 12 de agosto de 2020.

A6- Informe relacionado con el proyecto de adenda número uno al contrato derivado de la Licitación Abreviada 2018LA-000002-0006600001, denominada "Adquisición de alquiler de bodega resguardo de activos".

B. – RECURSOS HUMANOS

B1-Informe relacionado con lo indicado en el punto 3. "Evaluaciones de los funcionarios responsables de las instancias administrativas y técnicas que dependen del CETAC"

C– PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA

C1- Proyecto de RAC-OPS 3 Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses "Transporte aéreo comercial nacional e internacional de helicópteros".

VII.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VIII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 14-2021

Anexo N° 2

No 23-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 17:45 horas del 17 de febrero del dos mil veintiuno.

Se conoce la solicitud renovación del certificado de explotación de la compañía Alaska Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-695121 representada por la señora María Lupita Quintero Nassar, para brindar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros carga y correo, en la ruta: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa, y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Resultandos:

Primero: Que, mediante resolución número 197-2015 del 28 de octubre de 2015, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía Alaska Airlines Inc. un certificado de explotación, el cual le permite brindar servicios aéreos de transporte público en la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, para operar las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y viceversa, con vigencia hasta el 28 de octubre de 2020. Dicha vigencia fue extendida mediante resolución número 162-2020 del 02 de setiembre de 2020, hasta el 04 de enero de 2021, de conformidad con la directriz número 079-MPMEIC del 08 de abril de 2020, dictada por el Poder Ejecutivo.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2668-2020-E del 12 de noviembre del 2020, la señora María Lupita Quintero Nassar, apoderada generalísima de Alaska Airlines Inc., solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, renovación al certificado de explotación de su representada, para brindar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros carga y correo, en la ruta: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Tercero: Que mediante correo electrónico del 17 de noviembre de 2020, el señor Leonardo Aguilar Domínguez, inspector AVSEC, indicó que no existe inconveniente por parte de AVSEC para que la aerolínea Alaska Airlines Inc. pueda continuar con su proceso de renovación de su certificado de explotación.

Cuarto: Que mediante el oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-766-2020 del 25 de noviembre de 2020, los señores Ramón Mora Goldoni y Luis Jiménez Campos, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron:

> *"En referencia a la solicitud de la compañía Alaska Airlines, la Unidad de Aeronavegabilidad, se permite manifestar que no Objeción Técnica para la renovación de su certificado de explotación, por un plazo de 15 años, para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, incorporando las siguientes rutas:*

	DE	*A/DE*	*A*

1	*Los Angeles, California /KLAX)*	*San Josè, Costa Rica (MROC)*	*Los Angeles, California /KLAX)*
2	*Los Angeles, California /KLAX)*	*Liberia, Costa Rica (MRLB)*	*Los Angeles, California /KLAX)*

Y tampoco tiene objeción técnica para que se le concede permiso provisional para la operación de las rutas arriba mencionadas del 5 de enero de 2021".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-243-2020 del 07 de diciembre de 2020, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendó:

"1*) Otorgar a la compañía Alaska Air Group INC, la renovación de su certificado de explotación bajo las siguientes características.*

- ***Tipo de servicio:*** *Servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.*

- ***Ruta:*** *Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa, y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.*

- ***Frecuencias:*** *Sin limitación de frecuencias*

- ***Derechos de tráfico:*** *Derechos de tercera y cuarta libertad del aire en ambas rutas.*

- ***Aeropuertos por utilizar:*** *Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO) y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (LIR).*

- ***Aeropuertos Auxiliares:*** *Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, en Liberia Costa Rica (LIR), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO), Managua, Nicaragua y David, Panamá.*

- ***Equipo de vuelo:*** *La compañía operará según lo autorizado en sus Especificaciones de Operación: Entre ellos se encuentra B737, A320, A321 o cualquier otro incorporado en las especificaciones técnicas emitidas por la Unidad Aeronavegabilidad de la DGAC de Costa Rica.*

- ***Vigencia:*** *Otorgar la ampliación del certificado de explotación por el plazo de 15 años.*

2) Conceder a la compañía Alaska Airlines, al amparado del artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, permiso provisional de operación, efectivo a partir del 05 de enero del 2021. En cuanto a los itinerarios de operación estos serán presentados oportunamente en virtud de que la empresa se encuentra aun realizando la planeación de las operaciones para el año 2021".

Sexto: Que mediante artículo octavo de la sesión ordinaria 91-2020 del 14 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación acordó elevar a audiencia pública la solicitud de renovación al certificado de explotación de la empresa Alaska Airlines Inc. Asimismo, se les concedió un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 05 de enero de 2021, en tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la renovación.

Séptimo: Que mediante La Gaceta número 05 del 08 de enero de 2021, se publicó el aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al certificado de explotación de la empresa Alaska Airlines Inc.

Octavo: Que a las 09:00 horas del 02 de febrero de 2021, se llevó a cabo la audiencia pública de la empresa Alaska Airlines Inc., referente a la renovación de su certificado de explotación, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Noveno: 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 sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de renovación al certificado de explotación de la empresa Alaska Airlines Inc., Esta compañía extranjera se encuentra registrada bajo las leyes de la República de Costa Rica, bajo el número de cédula jurídica número 3-012-695121.

1. La empresa Alaska Airlines Inc. cuenta con un certificado de explotación extranjero, otorgado mediante resolución número 197-2015 del 28 de octubre de 2015, el cual le permite brindar servicios aéreos de transporte público en la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, para operar las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y viceversa. La vigencia del certificado fue extendida mediante resolución número 162-2020 del 02 de setiembre de 2020, hasta el 04 de enero de 2021, de conformidad con la directriz número 079-MPMEIC del 08 de abril de 2020, dictada por el Poder Ejecutivo.

Ahora bien, la solicitud de renovación al certificado de explotación de la empresa Alaska Airlines Inc. se rige por lo establecido en el Acuerdo de Transporte Aéreo, suscrito entre los Gobiernos de Costa Rica y los Estados Unidos de América, ley número 7857 del 22 de diciembre de 1998.

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

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

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

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

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

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

> *"Artículo 172.-Los certificados que el Consejo Técnico de Aviación Civil extienda para la expedición de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios que sobre Aviación Civil hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica.*
>
> *El otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad y a las disposiciones del reglamento respectivo".*

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 3326-T, publicado en el Alcance 171 de La Gaceta 221 del 23 de noviembre de 1973, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y demás convenios internacionales de aviación civil, se determinó que la compañía Alaska Airlines Inc. cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la renovación al certificado de explotación para brindar los servicios de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

3. Que de conformidad con el artículo octavo de la sesión ordinaria 91-2020 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación el día 14 de diciembre del 2020, la empresa Alaska Airlines Inc., tiene autorizado un permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 05 de enero de 2021, que les permite operar las referidas rutas, en tanto se completan los trámites del otorgamiento para la renovación del certificado de explotación.

4. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al certificado de explotación de la empresa Alaska Airlines Inc. se celebró el día 02 de febrero de 2021, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto:

El Consejo Técnico de Aviación Civil

Resuelve:

1. Otorgar a la empresa Alaska Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-695121 representada por la señora María Lupita Quintero Nassar, la renovación de su certificado de explotación bajo las siguientes características.

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

Ruta: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Frecuencias: Sin limitación de frecuencias

Derechos de tráfico: Derechos de tercera y cuarta libertad del aire en ambas rutas.

Aeropuertos por utilizar: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO) y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (LIR).

Aeropuertos auxiliares: Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, en Liberia, Costa Rica (LIR), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO), en San José, Costa Rica. Aeropuerto Internacional de Managua, Nicaragua y el Aeropuerto Internacional de David, Panamá.

Equipo de vuelo: La compañía operará según lo autorizado en sus Especificaciones de Operación: Entre ellos se encuentra B737, A320, A321 o cualquier otro incorporado en las especificaciones técnicas emitidas por la Unidad Aeronavegabilidad de la DGAC de Costa Rica.

ACTA No. 14-2021

Vigencia: De conformidad con el artículo 144 de la Ley General de Aviación Civil, otorgar la renovación al certificado de explotación por un plazo de 15 años contados a partir de la comunicación del acuerdo de aprobación.

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

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

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

Asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Se le advierte a la Concesionaria sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con el Gestor Interesado cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

Notifíquese a la señora María Lupita Quintero Amador, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com.

Remítase al poder Ejecutivo para su aprobación
Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N°3

No 24-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 17:51 horas del 17 de febrero del dos mil veintiuno.

Se conoce la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la empresa Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, representada por la señora Alina Nassar Jorge, para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Resultandos:

Primero: Que la compañía Jetblue Airways Corporation cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 41-2009 del 25 de mayo de 2009, para brindar servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, el cual se encuentra vigente hasta el 25 de mayo de 2024, en las siguientes rutas:

- Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa
- Nueva York, Estados Unidos de América-Liberia, Guanacaste, Costa Rica y viceversa
- Fort Lauderdale, Florida-San José, Costa Rica y viceversa
- Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa
- Nueva York, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa

Segundo: Que mediante el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2322-2020-E del 07 de octubre del 2020, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de Jetblue Airways Corporation, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil ampliación al certificado de explotación para brindar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, para incorporar las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y viceversa. Asimismo, solicitó un permiso provisional de operación a partir del 18 de diciembre 2020, en la ruta LAX-SJO-LAX y a partir del 19 de diciembre de 2020, para la ruta LAX-LIR-LAX.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-215-2020 del 11 de noviembre de 2020, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendó:

> *"1) Otorgar a la compañía JETBLUE AIRWAYS CORPORATION, la ampliación de su certificado de explotación bajo las siguientes características.*
>
> ▪ ***Tipo de servicio:*** *Servicios aéreos de transporte público bajo la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.*
> ▪ ***Ruta:*** *Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa, y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.*

- ***Frecuencias:*** *Sin limitación de frecuencias*
- ***Derechos de tráfico:*** *Derechos de tercera y cuarta libertad del aire.*
- ***Aeropuerto por utilizar:*** *Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO) y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (LIR).*
- ***Aeropuertos auxiliares:*** *Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, en Liberia Costa Rica (LIR), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO), Managua, Nicaragua (MGA), El Salvador (SAL), Honduras (SAP) y Panamá (PTY).*
- ***Equipo de vuelo:*** *La compañía operará según lo autorizado en sus Especificaciones de Operación: Entre ellos se encuentra A320, A321o cualquier otro incorporado en las especificaciones técnicas emitidas por la Unidad Aeronavegabilidad de la DGAC de Costa Rica.*
- ***Vigencia:*** *Otorgar la ampliación del certificado de explotación hasta el 25 de mayo del 2024, fecha en la cual vence su certificado de explotación*

2) Conceder a la compañía JETBLUE AIRWAYS CORPORATION, al amparado del artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, permiso provisional de operación, efectivo a partir del 18 de diciembre del 2020".

Cuarto: Que mediante el correo electrónico del 17 de noviembre de 2020, el señor Leonardo Aguilar, inspector AVSEC, al refirirse a la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Jetblue Airways Corporation, indicó lo siguiente:

"informó que a la fecha el programa de seguridad del operador aéreo Jetblue Airways, se encuentra vigente hasta el 01 de octubre del 2021. Por tal razón no existe inconveniente alguno por parte de nuestra Unidad para que dicha aerolínea pueda continuar con la gestión de ampliación del certificado de operador aéreo ante el CETAC".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-757-2020 del 24 de noviembre de 2020, los señores Ramón Mora Goldoni y Luis Jiménez Campos, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron lo siguiente:

"En referencia a la solicitud de la compañía Jetblue Airways, la Unidad de Aeronavegabilidad, se permite manifestar que no Objeción Técnica para la ampliación de su certificado de explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, incorporando las siguientes rutas:

	DE	A/DE	A
1	Los Angeles, California /KLAX)	San Josè, Costa Rica (MROC)	Los Angeles, California /KLAX)
2	Los Angeles, California /KLAX)	Liberia, Costa Rica (MRLB)	Los Angeles, California /KLAX)

Y tampoco tiene objeción técnica para que se le concede permiso provisional para la operación de las rutas arriba mencionadas de la siguiente manera:

RUTA	A partir de

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

ACTA No. 14-2021

KLAX-MROC-KLAX	Diciembre 18, 2020
KLAX-MRLB-KLAX	Diciembre 19, 2020

Sexto: Que mediante artículo sétimo de la sesión ordinaria 91-2020 del 14 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación acordó elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la empresa Jetblue Airways Corporation. Asimismo, se les concedió un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 18 de diciembre 2020, en la ruta LAX-SJO-LAX y a partir del 19 de diciembre de 2020, para la ruta LAX-LIR-LAX.

Séptimo: Que mediante La Gaceta número 05 del 08 de enero de 2021, se publicó aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la empresa Jetblue Airways Corporation.

Octavo: Que a las 09:30 horas del 02 de febrero de 2021, se llevó a cabo la audiencia pública de la empresa Jetblue Airways Corporation, referente a la ampliación de su certificado de explotación, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Noveno: 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 sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Jetblue Airways Corporation, esta compañía extranjera se encuentra registrada bajo las leyes de la República de Costa Rica, bajo el número de cédula jurídica 3-012-557794.

1. La empresa Jetblue Airways Corporation cuenta con un certificado de explotación extranjero, otorgado mediante resolución número 41-2009 del 25 de mayo de 2009, para brindar servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, el cual se encuentra vigente hasta el 25 de mayo de 2024.

La solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Jetblue Airways Corporation se rige por lo establecido en el Acuerdo de Transporte Aéreo, suscrito entre los Gobiernos de Costa Rica y los Estados Unidos de América, ley número 7857 del 22 de diciembre de 1998.

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

El inciso I) del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil prescribe que es una atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o

cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, aviación agrícola, talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación.

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

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

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

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

> *"Artículo 172.-Los certificados que el Consejo Técnico de Aviación Civil extienda para la expedición de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios que sobre Aviación Civil hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica.*
>
> *El otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad y a las disposiciones del reglamento respectivo".*

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 3326-T, publicado en el Alcance 171 de La Gaceta 221 del 23 de noviembre de 1973, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y demás convenios internacionales de aviación civil, se determinó que la compañía Jetblue Airways Corporation, cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la ampliación al certificado de explotación para brindar los servicios de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

3. Que de conformidad con el artículo octavo de la sesión ordinaria 91-2020 del 14 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación autorizó a la empresa Jetblue Airways Corporation un permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 18 de diciembre 2020, en la ruta LAX-SJO-LAX y a partir del 19 de diciembre de 2020, para la ruta LAX-LIR-LAX.

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

ACTA No. 14-2021

4. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la empresa Jetblue Airways Corporation se celebró a las 09:30 horas del 02 de febrero de 2021, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la empresa Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, representada por la señora Alina Nassar Jorge, ampliación a su certificado de explotación bajo las siguientes características.

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

Ruta: Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa, y Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Frecuencias: Sin limitación de frecuencias

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

Aeropuerto por utilizar: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica (SJO) y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (LIR).

Aeropuertos auxiliares: Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, en Liberia Costa Rica (LIR), Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO), Aeropuerto Internacional en Managua, Nicaragua (MGA), Aeropuerto Internacional El Salvador (SAL), Aeropuerto Internacional Honduras (SAP) y Aeropuerto de Panamá (PTY).

Equipo de vuelo: La Jetblue Airways Corporation operará según lo autorizado en sus especificaciones de operación: Entre ellos se encuentra A320, A321o cualquier otro incorporado en las especificaciones técnicas emitidas por la Unidad Aeronavegabilidad de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica.

Vigencia: Otorgar la ampliación por la misma vigencia del certificado de explotación otorgado mediante resolución número 41-2009 del 25 de mayo de 2009, el cual vence el 25 de mayo de 2024.

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

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

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

ACTA No. 14-2021

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

Deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de wque se cancelen las concesiones otorgadas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Se le advierte a la Concesionaria sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con el Gestor Interesado cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

4. Notifíquese del presente acuerdo a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la empresa Jetblue Airways Corporation, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Remítase al poder ejecutivo para su aprobación e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense.

Remítase al poder Ejecutivo para su aprobación
Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 14-2021

Anexo N° 4

No 25-2021 Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:29 horas del día 17 de febrero del 2021.

Se conoce recurso de apelación interpuesto por el señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, contra la resolución número 014-2020 de las 09:00 del 01 de abril de 2020, emitida por la Dirección General de Aviación Civil.

Resultando

Primero: Que mediante el oficio número DGAC-DG-836-2019 del 07 de junio de 2019, el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicó al señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, el criterio institucional referente a la responsabilidad solidaria que se le aplica a las aerolíneas clientes de dicha empresa en cuanto a lo que establece el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social.

Segundo: Que mediante escrito del 19 de junio de 2019, el señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, presentó recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra el oficio número DGAC-DG-836-2019 citado.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0794-2019 del 26 de junio de 2019, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó a la Dirección de Cobros de la Caja Costarricense del Seguro Social su criterio legal referente a que si jurídicamente es procedente responsabilizar de manera solidaria a terceros, como son las empresas contratadas para brindar los servicios de asistencia en tierra (Ground Handling), por las aerolíneas que no se encuentran inscritas como patrono ante la Caja Costarricense del Seguro Social y que gestionan ante el Consejo Técnico de Aviación Civil y/o Dirección General de Aviación Civil, trámites de permisos operativos, cambio de itinerarios, suspensiones de rutas o certificados de explotación, entre otros.

Cuarto: Que mediante el oficio número DI-1059-2019 del 30 de setiembre de 2019, la Dirección de Inspección de la Caja Costarricense del Seguro Social dio el criterio legal solicitado, referente a la aplicación del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social.

Quinto: Que mediante la resolución número 014-2020 de las 09:00 del 01 de abril de 2020, la Dirección General de Aviación Civil conoció el recurso de revocatoria interpuesto por la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, la parte dispositiva de dicha resolución señala textualmente lo siguiente:

> *"Rechazar el recurso de revocatoria interpuesto por señor Luis Diego Ramírez Arias, Apoderado Generalísimo de la empresa* ***Interairport Services Swissport Sociedad Anónima****, contra el oficio número DGAC-DG-836-2019 de fecha 07 de junio de 2019, emitido por la Dirección General de Aviación Civil, por cuanto de conformidad con el criterio de la Caja Costarricense del Seguro Social, emitido mediante oficio número DI-1059-2019 de fecha 30 de setiembre de 2020, la Administración Activa, en este caso la Dirección General de*

Aviación, se encuentra facultada para indagar ante los gestionantes las condiciones que ostenten y en caso insatisfactorio, puede solicitar a terceros que brinden los servicios, su condición de encontrarse al día con la Caja Costarricense del Seguro, so pena de aplicar las medidas administrativas correspondientes, las cuales podrían recaer en una denegatoria o suspensión de la solicitud en trámite".

Sexto: Que mediante el correo electrónico del 01 de abril de 2020, la Administración notificó a la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, la resolución número 014-2020 citada.

Sétimo: Que mediante escrito del 17 de abril de 2020, el señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, interpuso recurso de apelación contra la resolución número 014-2020 citada.

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. Fondo del asunto

1) 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 del 02 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 los 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 Ley General de Aviación Civil 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 Civil.

Mediante correo electrónico del 01 de abril de 2020, se notificó al señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, la resolución número 014-2020 de las 09:00 del 01 de abril de 2020, emitida por la Dirección General de Aviación Civil, además, el 17 de abril de 2020 se recibió el recurso de apelación interpuesto contra la resolución de cita.

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 Ramírez Arias, por haber sido presentado dentro del plazo legal otorgado para dichos efectos, por lo que se procede a conocer el mismo.

2) Objeto del recurso

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre el recurso de apelación interpuesto por el señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, contra la resolución número 014-2020 de las 09:00 del 01 de abril de 2020, emitida por la Dirección General de Aviación Civil, mediante el cual se alega lo siguiente:

> *"Que la resolución aquí apelada en subsidio, denegó el Recurso de Revocatoria interpuso contra el oficio DGAC-DG-836-2019. Dicho oficio DGAC-DG-836-2019 a su vez, rechazó la solicitud planteada para cambiar el criterio que se ha venido aplicando mediante el cual se le está asignado responsabilidad solidaria a terceros (aerolíneas) cuando su representada no está al día con la seguridad social, tal y como se expuso de manera detallada en el escrito presentado en fecha del 8 de mayo del 2019 con número de referencia de Ventanilla Única Doc. 1754-19 E.*
>
> *Que el oficio DGAC-DG-836-2019 rechazó la solicitud del cambio de criterio basándose satisfacer "en forma efectiva el derecho fundamental a la seguridad social y realizarse una eficiente prestación del servicio público".*
>
> *Que el Recurso de Revocatoria interpuesto contra el oficio DGAC-DG-836-2019, por su representada alegó que la Dirección General de Aviación Civil está incurriendo en una violación a principio de legalidad, por cuanto está actuando en contra del artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, al realizar actos para los cuales no está autorizada de conformidad con la normativa vigente. Esto porque, como se detalló en el citado escrito presentado mediante Ventanilla Única bajo el número de consecutivo Doc. 1754-19 E, el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social no permite aplicarles responsabilidad solidaria a terceros (aerolíneas) que realicen un trámite ante la administración, por causa de la condición de un proveedor de servicios suyo en relación a la seguridad social, lo cual constituye una sanción impropia.*
>
> *Que al mantener ese criterio, esta Dirección está incurriendo en una violación normativa, ya que está actuando contrario a lo indicado por la citada norma legal, y además por lo dispuesto por la propia Junta Directiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, quien definió que en el caso de entidades domiciliadas en el exterior-como es el claro ejemplo de las aerolíneas en cuestión se le debe aplicar a sus representantes, en cualquier modalidad, lo dispuesto por el citado artículo 74 de la Ley Constitutiva de la CCSS, tal y como consta en los "Lineamientos para la aplicación de los incisos 1 y 3 del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja y el Numeral 65 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa" aprobados por la Junta Directiva de la CCSS mediante el artículo 9 de la Sesión 8449 del 27 de mayo del 2010 que se citaron en el referido escrito Doc. 1754-19 E.*

Que el oficio DGAC-DG-836-2019, omitió la valoración de los argumentos presentados en el citado Doc. 1754-19 E, creando una situación de indefensión para su representada al no darle respuesta como legalmente corresponde a la solicitud planteada. Con esto, el oficio aquí recurrido resulta en si carente de validez y motivación por incumplir el inciso 1 del artículo 132 de la Ley General de Administración Pública, así como el artículo 136 de la misma Ley.

Que mediante la Resolución de la Dirección General de Aviación Civil número 014-2020 aquí apelada en subsidio, se rechaza la Revocatoria indicando que la Dirección General de Aviación Civil "se encuentra facultada para indagar ante los gestionantes las condiciones que ostenten, en caso insatisfactorio, puede solicitar a terceros que brinden los servicios, su condición de entroncarse al día con la Caja Costarricense del Seguro Social, so pena de aplicar las medidas administrativas correspondientes, las cuales podrán recaer en una denegatoria de la solicitud en trámite", y se base en un criterio emitido por la Dirección de Inspección de la Caja Costarricense del Seguro Social, mediante oficio número DI-1059-2019 del 30 de septiembre del 2020.

Que el rechazo de la revocatoria deviene en improcedente, por cuanto ahora no solo se sigue perpetuando la situación de indefensión para su representada al no haber rectificado la omisión del oficio citado en la valoración y respuesta de los argumentos presentados en el citado Doc. 1754-19 E y aún más reitera una cadena de violación a los rangos jerárquicos normativos, ya que está resolviendo con base en un oficio de la Inspección de la Caja que claramente es violatorio del marco legal pro ser contrario al artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social indica textualmente en su párrafo tercero, incisos 1) y 3), al dictamen de la Procuraduría General de la República C-330-2009, y a los "Lineamientos para la aplicación de los incisos 1) y 3) del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social y el Numeral 65 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

Que en reiteradas ocasiones durante los pasados meses, se ha presentado una situación compleja cuando algunas de las empresas que son clientes de su representada en los servicios de atención de en tierra (Ground Handling), están realizando gestiones ante la DGAC en relación a trámite de permisos operativos, cambios de itinerarios o rutas, etc, y que se les ha negado, entrabado o detenido dicho trámite, con la justificante de que su representada en ese momento especifico aparece morosa ante la Caja Costarricense del Seguro Social u otra instituciones estatales de la seguridad social.

Que en dichas ocasiones se ha aplicado por parte de esta Dirección General un criterio interpretativo del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, mediante el cual se ha aplicado una responsabilidad solidaria a las aerolíneas clientes de su representada por la situación de morosidad que en ocasiones se ha presentado de manera transitoria con las cuotas patronales de la seguridad social.

Que, la asignación extensiva de la responsabilidad solidaria establecida por el citado artículo 74 de la Ley constitutiva de la CCSS, no corresponde al cuadro fáctico de la relación comercial entre su representada como proveedora de servicios de ground handlling y la

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

tramitación de permisos operativos de las aerolíneas a las que les venden sus servicios en calidad de proveedores.

Que el texto del citado artículo exige estar inscrito como patrono y estar al día con el pago de las obligaciones a las que hace referencia, siendo que esta obligación aplica únicamente para "solicitudes de permisos, exoneraciones, concesiones o licencias" según el supuesto contemplado en el inciso 1 de dicha norma.

Que la extensión de dicha condición a tercero subcontratados por el administrado, está contemplada en el inciso 3 del mismo artículo, cuya texto se refiere a supuestos de contratación con la Administración Pública, lo cual no es el caso que se presenta, ya que su representada no está gestionando ningún tipo de contratación administrativa, sino que se trata de una gestión de un tercero que no está cubierta por el supuesto del inciso primero del citado artículo 74.

Que ninguno de los citados dictámenes en la resolución recurrida, indica que la condición de morosidad por obligaciones patronales de terceros cuyos servicios contrate el administrado gestionante, pueda afectarle en trámites de "solicitudes de permisos, exoneraciones, concesiones o licencias", ya que esta condición la contempla el artículo 3 del artículo 74 para casos de contratación con la administración pública, y cualquier interpretación que se haga contraria al texto de la norma sería restrictiva de los derechos del administrado que esté tramitando solicitudes de permisos en vez de contrataciones que son dos tipos de actos administrativos de naturaleza completamente diferentes y así está previsto en la citada norma del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, y por lo consecuente violatoria del Principio de Legalidad contenido en los artículos 11 de la Ley General de la Administración Pública y 11 de la Constitución Política.

Que los Lineamientos para la aplicación de los incisos 1 y 3 del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja y el Número 65 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, aprobados por la Junta Directiva de la CCSS, detallan la manera en que las instituciones públicas deben aplicar los alcances del citado artículo 74 y los respectivos incisos 1 y 3.

Que el artículo 10 de dichos Lineamientos es de aplicación directa al caso de marras, ya que establece los parámetros de aplicación de dicha norma, para el caso de personas físicas o jurídicas domiciliadas en el extranjero, como es el caso de las aerolíneas internacionales que se han visto reideramente afectadas por la situación antes mencionada, disponiendo que son los representantes de dichas personas quienes deben estar inscritos y al día con las obligaciones de la seguridad social.

Que con todos los argumentos expuestos, considera la recurrente que las disposiciones legales no le permiten a la Dirección General de Aviación Civil, afectar los derechos de las aerolíneas, por la situación de terceros ante la seguridad social, responsabilidad solidaria a terceros (aerolíneas) que realicen un trámite ante la administración, lo cual constituye una sanción impropia, ya que les está asignado una responsabilidad solidaria que no está

dispuesta por el marco jurídico aplicable, y por lo tanto, es imperativo que se modifique el criterio impugnado para permitir el desarrollo de las actividades de las aerolíneas con bases de seguridad jurídica y en apego estricto al marco legal vigente, sobre todo considerando que la normativa aplicable ya prevé que en el caso de aerolíneas quien debe estar al día con sus obligaciones es su representante y no sus proveedores de servicios tal y como se ha venido exponiendo y demostrando.

Que solicita se admita el presente Recurso en Apelación para que se emita un nuevo criterio respecto a este tema, tomando en cuenta las consideraciones expuestas y que consecuentemente se levanten y dejen de aplicar las restricciones que se han impuesto a las gestiones de varias aerolíneas con la situación expuesta a lo largo de la presente impugnación".

3) Análisis legal

El objeto del presente acto administrativo versa sobre el recurso de apelación planteado por el señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, contra la resolución número 014-2020 de las 09:00 del 01 de abril de 2020, emitida por la Dirección General de Aviación Civil, la cual rechazó el recurso de revocatoria interpuesto por dicha empresa contra el oficio número DGAC-DG-836-2019 de fecha 07 de junio de 2019, emitido por la Dirección General de Aviación Civil.

Por cuanto de conformidad con el oficio número DI-1059-2019 del 30 de setiembre de 2020, emitido por la Caja Costarricense del Seguro Social, la Administración activa, en este caso la Dirección General de Aviación, se encuentra facultada para indagar ante los gestionantes las condiciones que ostenten y en caso insatisfactorio, puede solicitar a terceros que brinden los servicios, su condición de encontrarse al día con la Caja Costarricense del Seguro, so pena de aplicar las medidas administrativas correspondientes, las cuales podrían recaer en una denegatoria o suspensión de la solicitud en trámite.

Ahora bien, en este sentido, debemos de recordar que el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social señala lo siguiente:

"La Contraloría General de la República no aprobará ningún presupuesto, ordinario o extraordinario, ni efectuará modificaciones presupuestarias de las instituciones del sector público, incluso de las municipalidades, si no presentan una certificación extendida por la Caja Costarricense de Seguro Social, en la cual conste que se encuentran al día en el pago de las cuotas patronales y obreras de esta Institución o que existe, en su caso, el correspondiente arreglo de pago debidamente aceptado. Esta certificación la extenderá la Caja dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a la presentación de la solicitud, en papel común y libre de cargas fiscales, timbres e impuestos de cualquier clase.

Corresponderá al Ministro de Hacienda la obligación de presupuestar, anualmente, las rentas suficientes que garanticen la universalización de los seguros sociales y ordenar, en todo caso, el pago efectivo y completo de las contribuciones adeudadas a la Caja por el Estado, como tal y como patrono. El incumplimiento de cualquiera de estos deberes acarreará en su contra

las responsabilidades de ley. Penalmente esta conducta será sancionada con la pena prevista en el artículo 330 del Código Penal.

Los patronos y las personas que realicen total o parcialmente actividades independientes o no asalariadas deberán estar al día en el pago de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), así como con otras contribuciones sociales que recaude esta Institución conforme a la ley. ***Para realizar los siguientes trámites administrativos, será requisito estar inscrito como patrono, trabajador independiente o en ambas modalidades, según corresponda, y al día en el pago de las obligaciones, de conformidad con los artículos 31 y 51 de esta Ley.***

*1.-**La admisibilidad de cualquier solicitud administrativa de autorizaciones que se presente a la Administración Pública y esta deba acordar en el ejercicio de las funciones públicas de fiscalización y tutela o cuando se trate de solicitudes de permisos, exoneraciones, concesiones o licencias. Para efectos de este artículo, se entiende a la Administración Pública en los términos señalados en el artículo 1 tanto de la Ley General de la Administración Pública como de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.***

2.- En relación con las personas jurídicas, la inscripción de todo documento en los registros públicos mercantil, de asociaciones, de asociaciones deportivas y el Registro de organizaciones Sociales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, excepto los expedidos por autoridades judiciales.

3.- Participar en cualquier proceso de contratación con la Administración Pública, central o descentralizada, con empresas públicas o con entes públicos no estatales, fideicomisos o entidades privadas que administren o dispongan, por cualquier título, de fondos públicos.

En todo contrato con estas entidades, incluida la contratación de servicios profesionales, el no estar inscrito ante la Caja como patrono, trabajador independiente o en ambas modalidades, según corresponda, o no estar al día en el pago de las obligaciones con la seguridad social, constituirá causal de incumplimiento contractual. Esta obligación se extenderá también a los terceros cuyos servicios subcontrate el concesionario o contratista, quien será solidariamente responsable por su inobservancia.

4.- El otorgamiento del beneficio dispuesto en el párrafo segundo del artículo 5 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República.

5.- El disfrute de cualquier régimen de exoneración e incentivos fiscales. Será causa de pérdida de las exoneraciones y los incentivos fiscales acordados, el incumplimiento de las obligaciones con la seguridad social, el cual será determinado dentro de un debido proceso seguido al efecto.

La verificación del cumplimiento de la obligación fijada en este artículo, será competencia de cada una de las instancias administrativas en las que debe efectuarse el trámite

respectivo; para ello, la Caja deberá suministrar mensualmente la información necesaria. *El incumplimiento de esta obligación por parte de la Caja no impedirá ni entorpecerá el trámite respectivo. De igual forma, mediante convenios con cada una de esas instancias administrativas, la Caja Costarricense de Seguro Social podrá establecer bases de datos conjuntas y sistemas de control y verificación que faciliten el control del cumplimiento del pago de las obligaciones con la seguridad social".*

(La negrita y el subrayado no son del original)

De la disposición anterior se desprende que el objetivo de la norma es asegurar la sostenibilidad del sistema de seguridad social a través de la debida inscripción y cotización de los particulares e instituciones públicas al régimen administrado por la Caja Costarricense del Seguro Social. Asimismo, con la finalidad de alcanzar ese objetivo, obliga a la Administración a constatar que los patronos y las personas que realicen total o parcialmente actividades independientes o no asalariadas gestionen ante ella los trámites administrativos indicados en ese artículo, estén debidamente inscritos (en la modalidad que les corresponda) y se encuentren al día con el pago de sus obligaciones.

En orden a la obligación constitucional y legal de las personas físicas y jurídicas de contribuir al régimen de seguridad social, mediante dictamen número C-330-2009 del 30 de noviembre de 2009, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

"A partir de lo dispuesto en el artículo 73 de la Constitución Política, se reconocen los seguros sociales en beneficio de todos trabajadores, para protegerlos contra los riesgos de enfermedad, invalidez, maternidad, vejez y muerte, y a la Caja Costarricense del Seguro Social como entidad encargada de la administración y gobierno de esos seguros.

Es así como la seguridad social se establece en su doble dimensión de servicio público y derecho fundamental, obligando a la Caja a tomar todas las medidas necesarias para llevarlo a cabo en forma eficiente, a través de la creación de planes de salud, centros de asistencia, suministro de medicamentos, atención a pacientes, entre otros, para lo cual puede contar con el aporte económico que realiza una gran parte de la población con las cotizaciones para el sistema.

Se trata de un sistema solidario y financiado en forma tripartita mediante la contribución forzosa de patronos, trabajadores y del Estado, motivo por el cual dicha contribución es esencial para la existencia misma del modelo.

Dentro de los esfuerzos del Estado por mejorar la cobertura y la oferta de servicios de la seguridad social, se han adoptado medidas para disminuir la alta morosidad patronal y la evasión en el pago de las obligaciones con la Caja, pues ello tiene un impacto inversamente proporcional en la eficiencia del servicio público.

Como parte de esas medidas para asegurar la sostenibilidad financiera del modelo de seguridad social, se introdujo con la promulgación de la Ley de Protección al Trabajador una reforma al artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social. Con

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

ella se pretendió disminuir los niveles de evasión y morosidad en el pago de las cuotas obrero patronales, para respaldar la función encomendada a la Caja. En la exposición de motivos se señalaron los inconvenientes que el pago tardío o incompleto de las cuotas de la seguridad social implican para el sistema. Así se dejó consignado al indicar.

La evasión y la morosidad son dos problemas que han contribuido a debilitar los regímenes de pensiones contributivas. A ello se ha sumado el rendimiento negativo en términos reales de las inversiones experimentado especialmente a inicios de los 80, que discutiremos en el apartado siguiente.

La evasión ha asumido dos formas: el no aseguramiento de muchos trabajadores y la subdeclaración de los ingresos de los que sí están asegurados.

En cuanto al primer problema, cerca del 40% de los trabajadores asalariados del sector privado no están asegurados, a pesar de que por ley deberían estarlo el 100%

En cuanto al segundo problema lo que sucede es que como las pensiones se calculan con base en los 48 mejores sueldos recibidos en los cinco años previos a la pensión, algunos trabajadores y patrones declaran ingresos bajos por muchos años, y los elevan en el período final de empleo. Así la CCSS se ve obligada a pagar pensiones altas, sin que en realidad haya recibido contribuciones adecuadas para financiarlas.

La morosidad consiste en el pago atrasado de las cuotas a la Caja, y han incurrido en ella tanto el Gobierno como las Instituciones Autónomas y la empresa privada. Los montos adeudados son de gran magnitud y el costo financiero para el Régimen de IVM es muy grande." (Asamblea Legislativa, expediente legislativo n.° 13.691, citado en nuestro dictamen C- 217-2000 del 13 de setiembre del 2000)

Consecuentemente, se introduce la redacción actual del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social, para garantizar que tanto las instituciones del Estado como los patronos y las personas que realicen total o parcialmente actividades independientes o no asalariadas, se encuentren al día en el pago de sus obligaciones con la seguridad social. Señala dicho artículo.

(...)

De la lectura de esa norma, se desprende que dentro de los fines del legislador, se encuentra evitar que los particulares que gestionen ante el Estado cualquier solicitud de autorización, licencia, permiso, concesión o exoneración obtengan dicho beneficio si no han cumplido previamente con las obligaciones derivadas del sistema de seguridad social. Para ello, la institución que deba realizar el trámite respectivo se encuentra en la obligación de constatar el cumplimiento de lo indicado.

Consecuentemente, a pesar de que el compromiso de estar al día con la seguridad social es exigible a los particulares, es el Estado quien tiene la obligación principal de velar por su

cumplimiento, no sólo aportando las cuotas que le corresponden en su calidad de Estado y de patrono, sino además evitando que particulares se beneficien de licencias, permisos, autorizaciones, concesiones o exoneraciones, sino se encuentran al día con sus cargas sociales. Sólo de esta forma puede satisfacerse en forma efectiva el derecho fundamental a la seguridad social y realizarse una eficiente prestación del servicio público".

De lo anterior queda claro que la Administración deberá verificar sin excepción que los gestionantes de cualquier trámite administrativo, cumplan con las exigencias dispuestas en el artículo 74 citado, el cual establece la obligatoriedad a los patronos y a las personas que realicen total o parcialmente actividades independientes o no asalariadas **de estar inscritos ante la Caja y pagar las cuotas directamente en el tiempo y forma definidos por la Institución.**

Por ende, en el caso que nos ocupa todas aquellas personas físicas o jurídicas que realicen total o parcialmente una actividad afín con el sector aeronáutico, y que **tengan trabajadores bajo su servicio** deben estar inscritos ante la Caja Costarricense del Seguro Social, a efecto de que puedan tramitar una **solicitud de licencia, permiso, exoneración o concesión, de conformidad con las normas antes indicadas.**

Ahora bien, precisamente, con la finalidad de ofrecer pautas operativas que permitan al sector público aplicar lo regulado en las normas supracitadas, la Junta Directiva de la Caja aprobó los "*Lineamientos para la aplicación de los incisos 1) y 3) del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja y el numeral 65 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa*", publicados en La Gaceta número 118 del 18 de junio de 2010, que en su artículo 4 dispone:

"Artículo 4°—De la indagación de los patronos o trabajadores independientes no inscritos o inactivos. *Cuando una persona física o jurídica participe de un procedimiento de compra* ***u otro trámite administrativo*** *para el cual requiera acreditar su condición de patrono o trabajador independiente y, no obstante, ello, la Caja certifique que se encuentra no inscrito o inactivo, la Administración interesada deberá indagar con el gestionante la condición que ostenta.*

Como una guía para realizar dicha indagatoria, la Administración interesada procurará una explicación del gestionante donde éste acredite las razones por las cuales se encuentra inactivo o no inscrito ante la Caja.
- La actividad que desarrolla y duración y frecuencia en el tiempo de ella (qué realiza, inicio y si es una actividad ordinaria o temporal).
- Las tareas necesarias e indispensables que realiza para llevar a cabo la actividad que refiere como: oficio, profesión o actividad comercial.
- La infraestructura (edificios, equipo y otros recursos) que posee para llevar a cabo la actividad comercial o servicios que presta.
- Las personas que realizan tareas o actividades necesarias para el desarrollo de la actividad comercial descrita y el tipo de vínculo que existe entre las ellas y en relación con el gestionante (familiar, comercial, laboral, administrativo, otro)

Corolario a lo anterior, ante consulta realizada por la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, mediante oficio número DI-1059-2019 del 30 de setiembre de 2019, la Gerencia Financiera de la Unidad de Inspección de la Caja Costarricense del Seguro Social, indicó lo siguiente:

> *"Así las cosas, para atender la consulta, es necesario conocer conceptos como, estar al día con la Caja y estar inscrito ante esta institución y a partir de qué momento es que una persona jurídica o persona física deben inscribirse en la Caja como patrono o trabajador independiente*
>
> *"Estar inscrito ante la Institución:*
> *La persona usuaria debe inscribirse ante la Caja, como patrono o trabajador independiente (o en ambas modalidades) según corresponda, en los primero ocho días hábiles posteriores al inicio de la actividad o la adquisición de la empresa o negocio, según los artículos 30 y 37 de la Ley Constitutiva de la Caja, 66 del Reglamento del Seguro de Salud y 3 del Reglamento para la Afiliación de los Trabajadores Independientes.*
>
> *Estar al día con la Institución:*
> *Todo patrono y trabajador independiente tiene la obligación de estar al día con los pagos de las cuotas y cualquier otra obligación con la Caja. Para esto la Institución facilita la verificación por medio de la página web institucional, Servicios en línea, modulo Patrono al día/Consulta de Morosidad por medio de la dirección electrónica http://www.ccss.sa.cr/morosidad. De la consulta el sistema puede reflejar lo siguiente:*

Tabla 1 Consulta Morosidad ante la Caja, según art 74 Ley Constitutiva de la Caja.

	Lo indicado por el sistema	*Consulta morosidad*
a	***No aparece inscrita***	***No está inscrita como patrono ni como trabajador independiente a la fecha actual**, quiere decir, que en el momento de la consulta la persona usuaria no se encuentra registrado como patrono o trabajador Independiente ante la Caja.*
b	***Patrono/TI/ AL DIA***	*La persona usuaria **está inscrita y activa** como patrono y/o trabajador independiente y **al día en el pago de sus Obligaciones.***
c	***Patrono/TI/ INACTIVO AL DIA***	*La persona usuaria estuvo activa en la condición de patrono y/o trabajador independiente, sin embargo, en el momento de la consulta se encuentra **inactiva** la condición de patrono y/o trabajador independiente ante la Institución y **no tiene deudas con la** Caja.*
d	***Patrono/TI/ INACTIVO MOROSO***	*La persona usuaria estuvo activa en la condición de patrono y/o trabajador independiente, sin embargo, en el momento de la consulta se encuentra **inactiva** la condición de patrono y/o*

		trabajador independiente ante la Institución y ***tiene deudas con la Caja****.*
e	***Patrono/TI/ MOROSO***	*La persona usuaria se encuentra* ***inscrita, activa*** *y* ***morosa*** *en la condición de patrono y/o trabajador independiente, por tanto, debe cancelar las cuotas respectivas o realizar un arreglo de pago, para esto puede apersonarse a las sucursales financieras de la Caja.*

El citado criterio continúa indicado lo siguiente:

"(...)

*Atendiendo la consulta planteada, se aclara que la única condición que garantiza el cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja, es la establecida en el punto b) de la Tabla 1: (**Patrono/TI/ AL DIA**). Lo subrayado no es del original.*

*Respecto de su aplicación el numeral 74 en mención dispone: "...La verificación del cumplimiento de la obligación fijada en este artículo, **será competencia de cada una de las instancias administrativas en las que debe efectuarse el trámite respectivo**".*

*De conformidad con lo anterior, la verificación del cumplimiento de la obligación fijada en el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja, es competencia de la instancia administrativa que efectúa el trámite respectivo. Según lo dispuesto en los lineamientos mencionados en párrafos anteriores, la administración activa cuenta con los instrumentos necesarios para analizar los argumentos y justificaciones presentadas por los administrados, aplicando los principios que rigen la técnica, la experiencia y la lógica. Realizado este ejercicio, bajo su responsabilidad puede aceptar los argumentos y razones expuestas por los interesados y continuar con el trámite respectivo, **o bien, de encontrarlos insatisfactorios deberá aplicar las medidas administrativas correspondientes (denegación del permiso, autorización exoneración, etc.), y posteriormente informar al Servicio de Inspección, para que se verifique los eventuales incumplimientos.***

*Cuando la Caja certifique que la persona física o jurídica no se encuentra inscrita como patrono o trabajador independiente, la administración activa, en el ejercicio de su potestad verificadora, debe indagar ante el gestionante la condición que ostenta, y en caso de que el gestionante indique que existe prestación de servicios por parte de terceros, **puede solicitar que se demuestre que estos se encuentran debidamente inscritos y al día en el pago de sus obligaciones ante la seguridad social".***

(La negrita es nuestra)

De acuerdo con lo anterior, esta Administración debe interpretar el criterio de la Gerencia Financiera de la Unidad de Inspección de la Caja Costarricense del Seguro Social, en el sentido de que cuando un gestionante no estuviera inscrito ante dicha institución y que este indicara que la prestación de servicios se realiza por

parte de tercero, el cual a su vez se encontraba moroso con la seguridad social, podremos denegar o suspender el trámite solicitado; previo a que el interesado haya realizado las justificaciones o aclaraciones al no estar cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense.

Dicho lo anterior, se mantiene el criterio sostenido en la resolución número 014-2020 de las 9:00 de 01 de abril de 2019, emitida por la Dirección General de Aviación Civil, pues se considera que accesorio a la situación de las empresas que son clientes de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, en los servicios de atención en tierra (Ground Handling), si bien es cierto, estas no se encuentran inscritas como patrono ante la Caja Costarricense de Seguro Social, debe en ésta cumplir con lo dispuesto en el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, pues los servicios subcontratos inciden en su esfera jurídica, pues al desarrollar dicha actividad en forma directa se está beneficiando por el trámite efectuado.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Rechazar el recurso de apelación interpuesto por el señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, contra la resolución número 014-2020 de las 09:00 del 01 de abril de 2020, emitida por la Dirección General de Aviación Civil, la cual se mantiene en todos sus extremos. Pues se considera que accesorio a la situación de las empresas que son clientes de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, en los servicios de atención en tierra (Ground Handling), si bien es cierto, estas no se encuentran inscritas como patrono ante la Caja Costarricense de Seguro Social, debe en ésta cumplir con lo dispuesto en el artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, pues los servicios subcontratos inciden en su esfera jurídica, pues al desarrollar dicha actividad en forma directa se está beneficiando por el trámite efectuado.

2) notificar al señor Luis Diego Ramírez Arias, apoderado generalísimo de la empresa Interairport Services Swissport Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico dramirez@interairportservices.com.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 14-2021

Anexo N° 5

No.26-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:38 horas del 17 de febrero del dos mil veintiuno.

Se conoce el recurso de reconsideración presentado por la empresa Nalur Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-028680, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 59-2020 del 12 de agosto de 2020, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 154-2020 de las 17:20 horas del 12 de agosto de 2020, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 15 (actualmente 18), ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Resultandos

Primero: Que mediante artículo quinto de la sesión ordinaria número 13-2020 del 19 de febrero de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 28-2020 de las 17:40 horas del 19 de febrero de 2020, la cual, en su parte dispositiva, señala lo siguiente:

> *"**1)** Realizar intimación de desalojo administrativo en contra la empresa **Nalur Sociedad Anónima**, cédula jurídica número 3-101-028680, representada por el señor Randolp Lutz París, por la ocupación del espacio número 15 (actualmente 18) en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por cuanto la empresa no cumple con los requisitos para la ocupación del hangar permisionado, lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 10 incisos 4 y 5 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, (Decreto Ejecutivo número 34849-MOPT), pues no registra operaciones en el Hangar 15 (actualmente 18), por lo que no está haciendo uso de dicho hangar para los fines que fue permisionado, en el espacio permanecen las aeronaves matrícula TI-GRE, TI-OAR, TI-AKV y más recientemente TI-ATK (ninguna de las cuales pertenecen a la permisionaria), por lo que dicho hangar es utilizado en forma irregular, ratificando que la actividad por la cual fue concesionado el hangar ha variado, siendo esto un uso anormal, según los reportes de las Inspecciones de Vigilancia y Ocupación de Hangares y Espacios, realizadas por los Supervisores de Operaciones Aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, del periodo correspondiente al segundo semestre del año 2018 (de octubre hasta diciembre del 2018) y del primer y segundo semestre del año 2019 (de enero hasta diciembre de 2019).*
>
> ***2)** Otorgar a la empresa **Nalur Sociedad Anónima un plazo máximo de 15 días hábiles**, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje dicho espacio.*
>
> ***3)** Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del espacio en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que yacen en dicho hangar".*

Segundo: Que mediante escrito presentado ante la Administración el 17 de marzo de 2020, el señor Randolp Lutz París, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Nalur Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra de dicho acuerdo.

Tercero: Que mediante artículo sétimo de la sesión ordinaria número 59-2020 del 12 de agosto de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 154-2020 de las 17:20 horas del 12 de agosto de 2020, la cual, en su parte dispositiva, señala lo siguiente:

> *"**1)** Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Randolp Lutz París, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Nalur Sociedad Anónima, contra el artículo quinto de la sesión ordinaria número 13-2020 del 19 de febrero de 2020, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 28-2020 de las 17:40 horas del 19 de febrero de 2020, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 15 (actualmente 18) en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, toda vez que de las inspecciones realizadas en el período de octubre de 2018 hasta junio de 2019, se infiere la permanencia de las aeronaves matrícula TI-GRE, TI-OAR, TI-AKV, asimismo, en el período de julio hasta diciembre de 2019, se dio la permanencia de las aeronaves matrícula TI-GRE y TI-AKV (descartando por lo antes señalado la aeronave matrícula TI-ATK), mismas que no pertenecen a su representada, con lo cual incumple lo señalado por el artículo 10 incisos 4 y 5 del decreto ejecutivo número 34849-MOPT, aún y cuando dicha ocupación irregular se hiciera con o sin autorización del permisionario, con o sin cargo pecuniario, además, el permiso P.U. 004-2012 venció el 23 de febrero de 2017, siendo que la solicitud de renovación o prórroga se presentó hasta el 20 de setiembre de 2017, esta deviene en extemporánea.*
> ***2)** Dese por agotada la vía administrativa.*
>
> ***3)** Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del espacio una vez firme el proceso de desalojo.*
>
> ***4)** Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponda".*

Cuarto: Por medio de escrito presentado ante la Administración el 11 de setiembre de 2020, el señor Randolp Lutz París, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Nalur Sociedad Anónima, presentó recurso de reconsideración en contra del acuerdo supra citado.

Quinto: Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

Considerando

1. **Sobre la legitimación y admisibilidad del recurso de reconsideración.**

En cuanto al procedimiento impugnatorio de los actos administrativos del Consejo Técnico de Aviación Civil, el artículo 309 de Ley General de Aviación Civil, establece lo siguiente:

"Artículo 309. Contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrán formularse recurso de reconsideración dentro del plazo de quince días hábiles, contados a partir de su notificación".

La presente resolución versa sobre el recurso reconsideración interpuesto por el señor Randolp Lutz, apoderado generalísimo de la empresa Nalur Sociedad Anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria número 59-2020 del 12 de agosto de 2020, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 154-2020 de las 17:20 horas del 12 de agosto de 2020, en relación con el procedimiento de desalojo del espacio 18 (anteriormente 15), ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Con el fin de dar cumplida respuesta al recurso interpuesto, conviene estudiar, brevemente, la naturaleza jurídica del Consejo Técnico de Aviación Civil, así como las competencias o atribuciones que han sido desconcentradas a su favor, los alcances de esta, así como los alcances y supuestos en los que procede la interposición de recursos.

El artículo 2° de la Ley General de Aviación Civil establece que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado, en grado máximo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Asimismo, dispone que dicho Consejo cuenta con personalidad jurídica instrumental. A continuación, se transcribe el texto vigente del artículo 2 de cita:

*"**Artículo 2º.-***
La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.

En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo".

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

Conviene indicar que dicha figura -la desconcentración- constituye una técnica para la distribución de competencias entre distintos órganos de un mismo ente o de un órgano superior (como es el caso de un ministerio). Mediante ese instrumento se encarga a un órgano especializado el ejercicio de determinadas competencias a fin de alcanzar una mayor eficiencia.

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

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

Básicamente, las competencias desconcentradas a favor del órgano citado se enlistan en el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, de cuya lectura, no se aprecia intención alguna del legislador de asignar a dicho órgano, el ejercicio de las competencias atribuidas al ministro en materia administrativa.

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

Mediante dictamen número C-171-96 del 18 de octubre de 1996, la Procuraduría General de la República se pronunció sobre el tema, en se dijo lo siguiente:

> *"Como la desconcentración no implica un desconocimiento absoluto de los principios en orden a la relación de jerarquía, el jerarca del ente u organización respecto de la cual se opera la desconcentración conserva los poderes jerárquicos normales en orden a la materia no desconcentrada, lo que frecuentemente comprende los aspectos de administración del servicio desconcentrado. La norma que desconcentra delimita la materia desconcentrada así como los poderes conferidos al órgano inferior. Pero en los demás aspectos de su actividad, este órgano permanece sometido a la relación de jerarquía, por lo que el jerarca ejercita sus poderes normales respecto de los ámbitos no desconcentrados. Por consiguiente, el jerarca mantiene la potestad de nombrar, remover y sancionar el personal del órgano desconcentrado".*

2. **Competencias desconcentradas a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil**.

El artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil dispone cuáles son las atribuciones o competencias que el legislador decidió desconcentrar a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil. Tales normas, en lo que interesa, disponen:

> *"Artículo 10.-Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:*
> *I. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.*
> *II. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.*
> *III. Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.*
> *IV. Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean local o internacional, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquiera otra actividad relacionada con la aviación civil.*

V. Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.
VI. Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.
VII. Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.
VIII. Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.
IX. Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificados de aeronavegabilidad.
X. Nombrar cuando sea del caso hacerlo, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.
XI. Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.
XII. Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país".

En este sentido, debemos indicar que la desconcentración es una técnica de distribución de competencias en favor de órganos de una misma persona jurídica, por la cual un órgano inferior se ve atribuida una competencia en forma exclusiva, para que, la ejerza como propia, en nombre propio y bajo su propia responsabilidad.

Ahora bien, no se trata de cualquier tipo de competencia, sino de una competencia para resolver, para decidir en forma definitiva sobre una materia determinada por el ordenamiento. Esta atribución se funda en la necesidad de especializar ciertos órganos en materias específicas, de manera que se satisfagan en mejor forma los cometidos públicos. Desde esa perspectiva, desconcentrar es especializar funcionalmente determinados órganos, sin que se desliguen orgánicamente tales competencias de la estructura originaria.

Tal figura se encuentra regulada en el artículo 83 de la Ley General de la Administración Pública, el cual dispone lo siguiente:

"1. Todo órgano distinto del jerarca estará plenamente subordinado a éste y al superior jerárquico inmediato, salvo desconcentración operada por ley o por reglamento".

Refiriéndose a los alcances de la desconcentración, el ilustre profesor don Eduardo Ortíz Ortíz, redactor de la Ley General de la Administración Pública, en el seno de la Comisión Legislativa que tramitó el proyecto correspondiente señaló lo siguiente:

«Desconcentración» es el fenómeno que consiste en otorgarle a una autoridad inferior o subordinada a título propio, la capacidad de decidir un asunto. Es, en otras palabras, darle una competencia propia para decidir a un órgano que no es el jerarca sino que es subordinado.

De lo señalado por el profesor Eduardo Ortíz y de la norma legal que regula la figura de la desconcentración –antes transcrita-, se desprende que en el caso de la desconcentración máxima –tal y como es el grado de la

conferida al Consejo Técnico de Aviación Civil, el superior jerárquico no puede avocar, revisar o sustituir, de oficio o a instancia de parte, la conducta del inferior, el cual, además, estará sustraído a órdenes, instrucciones o circulares del superior.

Otro aspecto importante de destacar en relación con la figura de la desconcentración es que lo que resuelvan los órganos desconcentrados en ejercicio de su competencia y siempre que no se otorgue algún recurso administrativo contra ellos, agotan vía administrativa (artículo 126 inciso c) de la Ley General de la Administración Pública). En el caso que interesa, lo que resuelva el Consejo Técnico de Aviación Civil puede ser recurrido mediante el recurso de reconsideración, señalado en el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil y lo que éste resuelva, no tendrá más recurso y dará por agotada la vía administrativa.

Queda claro que no procede su interposición si ya con anterioridad se ha presentado el recurso ordinario dentro del plazo normal establecido para ello, puesto que, se trataría de una reiteración de aquel, tal y como, sucede en autos.

De esta forma, resulta legalmente improcedente el conocimiento del recurso de reconsideración planteado, toda vez que el mismo es interpuesto contra un acto que reproduce un acto anterior, constituyéndose en un acto irrecurrible.

Por lo tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en los hechos y citas de Ley se resuelve:

1) Rechazar por ser improcedente el recurso reconsideración presentado por la empresa Nalur Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-028680, contra el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 59-2020 del 12 de agosto de 2020, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 154-2020 de las 17:20 horas del 12 de agosto de 2020, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 15 (actualmente 18), ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponda.

3) Notifíquese al señor Randolp Lutz París, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Nalur Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico a.e.atmetlla@gmail.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil