15 de octubre de 2025

DGAC-DG-OF-02173-2025
Referencia: GO-OP-25-593 / VU-01442-2025-E / DGAC-DSO-AGA-OF-0241-2025 / Correo electrónico de fecha 03-09-2025, 27-09-2025 y 15-10-2025

Señor
Ricardo Hernández Larios
Director Ejecutivo
Aeris

Asunto: Otorgamiento de una excepción para la operación de la posición de estacionamiento para aeronaves A7, con márgenes de separación menores a lo que establece la normativa - MROC

Estimado Señor:

En atención a la solicitud de excepción presentada por medio del oficio GO-OP-25-593, para operar aeronaves con clave de referencia *"C"* de hasta 36 metros de envergadura, en la posición de estacionamiento para aeronaves A7, con márgenes de separación menores a lo que establece la normativa, en el costado este de dicha posición de estacionamiento; seguidamente se indica el detalle de las gestiones realizadas para la revisión de la solicitud presentada.

El resumen de la excepción solicitada es el siguiente:

- **Operador solicitante**: Aeris.
- **Aeródromo**: MROC.
- **Excepción al reglamento:** RAC 14, Volumen I, apartado RAC 14.225 (f).
- **Tipo de excepción:** permanente.
- **Vigencia:** Indefinida, sujeto a revisiones de la DGAC.
- **Detalle de la excepción:** operar aeronaves con clave de referencia *"C"* de hasta 36 metros de envergadura, en la posición de estacionamiento para aeronaves A7, con una distancia de separación de 3.5 metros entre la punta del ala y el borde de la calle vehicular, ubicada al costado este de dicha posición de estacionamiento (entre las posiciones A7 y A6), siendo que la normativa establece que debe cumplirse con una separación de 4.5 metros.

Seguidamente se indica el detalle de las gestiones realizadas para la revisión y otorgamiento de excepción indicada.

I. Antecedentes

Primero: La Unidad de Supervisión de Aeródromos recibió inicialmente la solicitud, mediante el proceso de Ventanilla Única de esta institución, con el número VU-01442-2025-E, el 05 de agosto del 2025.

Segundo: En la solicitud formal se indica que:

"… en atención a los oficios de referencia y en el marco del seguimiento dado a la Certificación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se solicita otorgar una excepción para la operación de la posición de estacionamiento A7. Esta excepción se fundamenta en la existencia del siguiente incumplimiento normativo:

1. *Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronave, según lo estipulado en el RAC 14, apartado RAC 14.225 plataformas*

Como respaldo a esta solicitud, se remite para su revisión y aprobación el Estudio Aeronáutico EA-SJO-08, denominado " Separación Puesto de Estacionamiento A7", en su versión #1.

Es importante destacar que el estudio aeronáutico adjunto incluye un exhaustivo análisis de riesgo, en el cual se establecen y detallan las medidas de mitigación a implementar para asegurar la operación segura de la posición de estacionamiento…".

La Unidad de Supervisión de Aeródromos revisó que junto con la solicitud formal presentada, se adjuntará un análisis de riesgo que soportará la excepción solicitada; siendo que se valida que, el análisis de riesgo está considerado dentro de un estudio aeronáutico que fue presentado como parte de la documentación formal.

Se corroboró que la estructura del estudio cumple con los requerimientos establecidos, en la Circular de Asesoramiento denominada *"Elaboración de Estudios Aeronáuticos"*, CA N°: AGA- RAC14/RAC139-015-2020, de la Dirección general de Aviación Civil.

Tercero: Su representada anteriormente había presentado ante la Unidad de Supervisión de Aeródromos, la documentación correspondiente para la solicitud de reconfiguración de la posición de estacionamiento A7, la cual también impactaba las posiciones de estacionamiento A5 y A6. A dicha documentación se le había dado el visto bueno correspondiente por medio del oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0306-2024, en el cual se indicaron entre otros temas lo siguiente:

"… 1. La reubicación de la línea guía de la posición de estacionamiento A7, genera que dicha posición no cumpla con las separaciones que al respecto debe cumplir la misma al costado este, ya que, la calle

vehicular queda dentro de los 4.5m, que estable el RAC 14, Volumen I, apartado RAC 14.225(f). Ahora bien, valorando el costo-beneficio para la operación del aeródromo que plantea la propuesta, es necesario que se gestione la presentación de una solicitud de exención al respecto, para mantener un nivel de seguridad operacional aceptable de las operaciones en el sector indicado".

Adicionalmente, su representada ya había presentado ante la Unidad de Supervisión de Aeródromos, el *"Plan de Gestión de Cambio, Reconfiguración posición de estacionamiento A7"*, mismo que le fue aceptado.

II. Análisis realizado

Primero: El 03 de septiembre del 2025, la Unidad de Supervisión de Aeródromos finalizó la revisión de admisibilidad y contenidos de la documentación de la solicitud presentada.

Y se le solicitó vía correo electrónico a su representada que aclarara la referencia específica respecto al inciso del apartado del RAC 14.225, para el cual se está presentando la solicitud formal de excepción, ya que, dicho apartado considera varios incisos, no obstante, en el estudio aeronáutico que presentaron sí se indica una referencia específica al RAC 14.225 (f).

Segundo: La Unidad de Supervisión de Aeródromos por medio de correo electrónico, el 03 de septiembre del 2025, notificó a Luis Diego García Palma, jefatura, del Departamento de Seguridad Operacional, sobre la solicitud recibida.

Tercero: La Unidad de Supervisión de Aeródromos finalizó la revisión inicial del estudio aeronáutico el 24 de septiembre del 2025, y remitió vía correo electrónico a su representada, la solicitud de atención de los hallazgos que se identificaron en la revisión del mismo, según el siguiente detalle:

"…Se adjunta revisión del estudio aeronáutico denominado Estudio Aeronáutico - Separación Puesto de Estacionamiento A7.

Tan pronto se tengan la revisión del SSP respecto del análisis de riesgo, se les estará indicando.

Se solicita que se aporte la gestión de cambio que se tramitó para este proyecto".

Cuarto: El 30 de septiembre del 2025, la Unidad de Supervisión de Aeródromos le remitió vía correo electrónico al Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP), una solicitud de soporte para la revisión del análisis de riesgo que se incluye dentro del estudio aeronáutico aportado.

Quinto: El 30 de septiembre del 2025, vía correo electrónico su representada remitió las correcciones al estudio aeronáutico solicitadas por la Unidad de Supervisión de Aeródromos.

Sexto: El 13 de octubre del 2025, se recibió vía correo electrónico respuesta del señor Víctor Zamora Vargas, Coordinador del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP), quien indicó lo siguiente:

"…De conformidad con lo conversado y tomando en consideración que su Unidad no tiene comentarios al Análisis de Riesgo contenido en la excepción indicada en el asunto. Es por lo antes expuesto, que se acepta el análisis de riesgo incluído en la solicitud de excepción indicada en el asunto, quedando sujeta dicha aceptación, al cumplimiento de las medidas de mitigación propuestas por el solicitante en dicho Análisis de Riesgo, las cuales deberán ser verificadas por los inspectores de su Unidad, como parte de las inspecciones programadas o aleatorias con tenidas en el Plan Anual de Vigilancia, que deben realizar a dicho Operador de Aeropuerto…".

Séptimo: El 15 de octubre del 2025 su representada, vía correo electrónico emitió respuesta, respecto de la consulta que se le realizó, según se indica en el punto primero de este apartado de análisis, para lo cual indicó lo siguiente:

"… Espero que se encuentre bien. Con respecto a su consulta sobre el oficio GO-OP-25-593, confirmamos que la referencia normativa corresponde específicamente al apartado RAC 14.225 (f).

Adicionalmente, conforme a la consulta técnica realizada y al acompañamiento de la consultoría de NACO, se confirma que, de acuerdo con la documentación presentada y la Gestión de Cambio correspondiente, la opción seleccionada fue la A1.



Todos los documentos presentados reflejan la decisión final adoptada, mientras que el estudio aeronáutico se mantiene como referencia del análisis realizado sobre otras alternativas evaluadas, con el propósito de ofrecer la mejor solución técnica y operativa para la Administración, en el marco de nuestra posición de asesor permanente del Estado. Se adjunta documentos de referencia de como se

implemento el diseño final y como se trabajo el tema, de igual forma previamente se había aportado los planos finales.

Además dentro de los adjuntos se encuentra el estudio aeronáutico actualizado en todas las observaciones atendidas".

Octavo: El 15 de septiembre de 2025 la Unidad de Supervisión de Aeródromos procedió a realizar la revisión final del estudio aeronáutico con las correcciones solicitadas a su representada, incluyendo la normativa para la cual se está solicitando la excepción, misma que corresponde al RAC 14, Volumen I, *"Diseño y Construcción De Aeródromos".*

Al respecto, en dicho estudio su representada indica que el origen de la solicitud de excepción radica en que la posición de estacionamiento A7, requiere ser reconfigurada para ser habilitada para la operación de aeronaves con clave de referencia *"C"* de hasta 36 metros de envergadura, con una distancia de separación de 3.5 metros entre la punta del ala y el borde de la calle vehicular, ubicada al costado este de dicha posición de estacionamiento (entre las posiciones A7 y A6), siendo que la normativa establece que debe cumplirse con una separación de 4.5 metros.

Figura 1 Separación del ala de aeronave en la posición de estacionamiento A7 con calle vehicular ubicada al este de dicha posición



En el estudio aeronáutico también indican que la reconfiguración de la posición de estacionamiento A7, se realiza por temas de optimación de los recursos disponibles en el aeródromo, como por ejemplo, para poder utilizar el puente de abordaje, así como los hidrantes para abastecimiento de combustible para las aeronaves (en su mayoría), para lo cual adjuntaron un estudio realizado por la empresa NACO y documentación adicional, en donde se muestran los análisis realizados para definir cuál era la propuesta de reconfiguración final, misma que corresponde a la propuesta presentada en la excepción solicitada.

En dicha documentación se muestran los validaciones realizadas para corroborar que las aeronaves pueden ser acopladas al puente de abordaje, así como a las hidrantes de combustible (en la mayoría de los casos, en este último).

Tomando en consideración, el hecho de que solo se cumpla con la separación de 3.5 metros entre la punta del ala de la aeronave y la calle vehicular del costado este de la posición de estacionamiento para aeronaves A7, en lugar de los 4.5 metros que establece la normativa, en el entendido de que se apliquen las medidas de mitigación propuestas en el análisis de riesgo incluido en el estudio aeronáutico, en el cual se establecen una serie de actividades para que la operación en la posición de estacionamiento se realice bajo un nivel aceptable de seguridad operacional; por lo que, se considera que desde el punto de vista operacional, no habría inconveniente en otorgar la excepción solicitada.

En lo que respecta a la normativa aplicable, revisando lo establecido en el RAC 14, Volumen I, apartado RAC 14.225 (f), se indica lo siguiente:

"Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronave:
(f) Un puesto de estacionamiento de aeronaves debe proporcionar los siguientes márgenes mínimos de separación entre la aeronave que entre o salga del puesto y cualquier edificio, aeronave en otro puesto de estacionamiento u otros objetos adyacentes:

Letra de clave	*Margen*
A	*3 m*
B	*3 m*
C	*4,5 m*
D	*7,5 m*
E	*7,5 m*
F	*7,5 m*

De presentarse circunstancias especiales que lo justifiquen, estos márgenes pueden reducirse en los puestos de estacionamiento de aeronaves con la proa hacia adentro, cuando la letra de clave sea D, E o F:
(1) entre el edificio terminal, incluido cualquier puente fijo de pasajeros y la proa de la aeronave; y

(2) en cualquier parte del puesto de estacionamiento equipado con guía azimutal proporcionada por algún sistema de guía de atraque visual".

Por lo tanto, dado que su representada está indicando que requiere operar aeronaves con clave de referencia *"C"* de hasta 36 metros de envergadura, en la posición de estacionamiento para aeronaves A7, con una distancia de separación de 3.5 metros entre la punta del ala y el borde de la calle vehicular, ubicada al costado este de dicha posición de estacionamiento (entre las posiciones A7 y A6), y siendo que la normativa establece que debe cumplirse con una separación de 4.5 metros; efectivamente lo anterior corresponde a una desviación de lo que la norma establece.

Debido a que, la regulación no plantea la posibilidad de establecer métodos alternativos de cumplimiento para la situación presentada, es necesario otorgar una excepción al respecto, tal cual lo está solicitando su representada; amparada en que la Ley General de Aviación Civil 5150, en el artículo 18, apartado XVIII, indica lo siguiente:

"Artículo 18.- Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil
…
XVIII- Otorgar exención al cumplimiento de una disposición contenida en los reglamentos técnicos; lo anterior de forma excepcional, temporal y a solicitud de la parte interesada, la cual deberá fundamentarse en una evaluación de riesgos de seguridad operacional o estudio aeronáutico, avalados por las unidades técnicas competentes, quienes recomendarán la exención de manera que aseguren que con dicha medida se mantendrá un nivel de seguridad aceptable".

III. Conclusión

Se otorga la excepción solicitada por su representada, la cual consiste en operar aeronaves con clave de referencia *"C"* de hasta 36 metros de envergadura, en la posición de estacionamiento para aeronaves A7, con una distancia de separación de 3.5 metros entre la punta del ala y el borde de la calle vehicular, ubicada al costado este de dicha posición de estacionamiento (entre las posiciones A7 y A6), siendo que la normativa establece que debe cumplirse con una separación de 4.5 metros.

Lo anterior fundamentado en que:

1. La solicitud presentada de excepción fue acompañada de un estudio aeronáutico que incluye un análisis de riesgo.
2. En el caso de los márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronaves, para aeronaves con clave de referencia "C", la norma no prevé un método alternativo de cumplimiento, pero la Ley General de Aviación Civil, sí faculta al Director General, para otorgar la exención al cumplimiento de una disposición contenida en los reglamentos técnicos, en este caso en el RAC 14, Volumen I.

3. Al análisis de riesgo presentado dentro del estudio Aeronáutico le fue otorgada la aceptación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP).
4. Como parte de la reconfiguración de la posición de estacionamiento A7, su representada presentó ante esta Unidad, el denominado *"Plan de Gestión de Cambio, Reconfiguración posición de estacionamiento A7",* mismo que le fue aceptado.
5. Del análisis realizado por la Unidad de Supervisión de Aeródromos, se concluye que en lo que respecta a la operación de las aeronaves con clave de referencia *"C"* de hasta 36 metros de envergadura, en la posición de estacionamiento A7, con una distancia de separación de 3.5 metros entre la punta del ala y el borde de la calle vehicular, ubicada al costado este de dicha posición de estacionamiento (entre las posiciones A7 y A6), si se aplican las medidas de mitigación establecidas en el análisis de riesgo, la operación se puede llevar a cabo con un nivel de seguridad operacional aceptable.

La vigencia de la excepción es **efectiva desde el 16 de octubre del 2025** y se mantendrá vigente, sujeto a que se implementen y se dé continuidad a las medidas de mitigación propuestas en el análisis de riesgo incorporado en el estudio aeronáutico.

Cordialmente,

MARCOS CASTILLO MASIS (FIRMA)

Firmado digitalmente por MARCOS CASTILLO MASIS (FIRMA)
Fecha: 2025.10.16 18:28:36 -06'00'

Msc. Marcos Castillo Masis
Director General
Dirección General de Aviación Civil

c:
Archivo
Luis Diego García Palma, Jefatura, Departamento de Seguridad Operacional, DGAC
MBA. Rodolfo Garbanzo Arguedas, Inspector General, Órgano Fiscalizador, CETAC.
Karina Castillo Dotti, Ingeniera de Operaciones y Certificación, Aeris.
LT/LT