ACTA No. 34-2025

Acta número treinta y cuatro de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con cuarenta y tres minutos del veintiséis de junio del dos mil veinticinco, manera virtual por medio de la plataforma Microsoft Teams, con la asistencia de las siguientes personas: Sr. William Rodríguez López (Oficina del Instituto Costarricense de Turismo (ICT) en la Uruca), quien preside, Sra. Nidia Cordero Padilla (Casa de habitación en Sabanilla de Montes de Oca), sr. Mauricio Campos Carrión (Casa de habitación en Rohrmoser), Sr. Edgar Zamora Muñoz (Casa de habitación en Alajuela), Sr José Fadrique Rosales Salas (Casa de habitación en Santa Ana), directores de este Consejo; así como los señores Marcos Castillo Masis, director general, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC y la Srta. Raquel Calderón Madrigal y Adacdisa Santamaria Rodríguez de la Secretaría de Actas.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 34-2025, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 34-2025.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 32-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 19 de junio del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 32-2025, del 19 de junio del 2025.

III.- AUDITORIA INTERNA

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio AI-203-2025 del 13 junio del 2025, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite para conocimiento de los directores del Consejo Técnico, mediante el cual remite el informe N° AI-05-2025, "SOBRE LA EVALUACIÓN INTERNA DE CALIDAD DE LA ACTIVIDAD DE AUDITORÍA INTERNA, CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE ANÁLISIS DEL AÑO 2024".

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio AI-05-2025 de la Auditoría Interna.

1.- Continuar con el proceso de mejora a la gestión de Auditoría mediante la capacitación especializada al personal en la operativa del sistema de gestión automatizado (Team Mate) con que se cuenta, de manera de que se garantice la correcta adopción de la herramienta en todas sus capacidades.

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

ACTA No. 34-2025

2.- Mantener la coordinación con la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos para agilizar la contratación de los puestos vacantes a fin de mantener un equipo de auditoría estable y debidamente capacitado, ya que es esencial para garantizar la continuidad operativa y la calidad del trabajo realizado. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio AI-205-2025 del 17 junio del 2025, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite para conocimiento de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con las principales actividades desplegadas por la Auditoría Interna, desde el primero de julio 2024 hasta el 31 de mayo del 2025.

El señor William Rodríguez López, indicó que en otro acuerdo realizó la misma observación, ya que es un tema de redacción, señalo para las señoras Raquel Calderón Madrigal y Adacdisa Santamaria Rodríguez, de la Secretaría de Actas, que se trata de un tema de redacción, asimismo, mencionó que la forma que inicia la recomendación no parece que se refiera a un acuerdo, debería comenzar indicando que "los temas que se encuentran pendientes de cumplimiento se les seguirá dando seguimiento".

La señora Nidia Cordero Padilla, expresó que a su criterio el acuerdo sería nada más dar por recibido el oficio, ya que como lo mencionó el señor William Rodríguez, que la Auditoría se refiere su anexo. Añadió que el Consejo no se tiene que referir a lo que Auditoría tengan pendiente, sino nada más recibir la información.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio AI-06-2025 de la Auditoría Interna. **ACUERDO FIRME.**

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1188-2025, del 12 de junio del 2025, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado a la invitación con fecha del 31 de mayo del 2025, suscrita por el señor Christopher Barks Director Regional, Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC), relacionado con la Invitación a la Decimotercera reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/13) a realizarse en Santo Domingo, República Dominicana, los días del 4 al 7 de agosto de 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Autorizar la participación del señor Marcos Castillos Masis, director general, a la invitación de la Decimotercera reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/13), el itinerario de viaje propuesto sería: saliendo del país el 03 de agosto del 2025, participando en las actividades del 04 al 07 de agosto y regresando al país el 08 de agosto de 2025. Asimismo, se otorga el permiso con goce de salario, comunicar al Proceso de Servicios Generales y a la Unidad de Recursos Financieros la aprobación de pago de viáticos por los días que corresponda de conformidad con el monto establecido en el Reglamento de Gastos de Viaje, gastos de transportes $100 c/u (se adelantará un monto de $100 por concepto de "gasto de transporte" por traslados: Casa-Aeropuerto / Aeropuerto-Casa y Aeropuerto- Hotel / Hotel-Aeropuerto, para hacer efectivo dicho rubro se deberá presentar facturas en la liquidación de gastos, que cumplan con los requisitos establecidos en el Procedimiento 6P02 – Procedimiento

de Gestión Financiera, (punto 2.39). Boletos aéreos amparados y no amparados en el artículo 225 de la Ley General de Aviación Civil. Además, se instruye al Proceso de Servicios Generales para que informe al INS que el funcionario designado se encuentra fuera del país en funciones propias de su cargo. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1218-2025, del 18 de junio del 2025, remite para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, mediante el cual remite el informe donde indica que la Subdirección General procedió a realizar una revisión integral del informe CETAC-AIDOQ-FG-OF-023-2025, mediante el cual presenta deficiencias relevantes en su estructura, redacción y claridad, dificultando su lectura y comprensión.

El señor William Rodríguez López, indicó que, en su opinión, esas recomendaciones no deberían de ser acuerdos, por parte del Consejo, señaló que probablemente se estaría alineando con la sugerencia que la señora doña Nidia Cordero Padilla menciono anteriormente y sería darlo por recibido.

La señora Nidia Cordero Padilla manifestó que iba a recomendar que se diera por recibido, lo mismo que el documento del proceso de Psicología, indicó que le parece darlo por recibido, porque son informaciones de avances, de procesos que el Concejo ha visto, no se tiene que tomar acuerdos en específicos.

El señor Fadrique Rosales Salas, indicó que, para este punto específico, deseaba proponer como acuerdo solicitar a la Dirección General que se reúna y aclare todas las dudas pertinentes para confirmar si existe recomendaciones adicionales que se deban gestionar y en segundo lugar solicitarle a la fiscalizadora que, en el próximo informe correspondiente al segundo trimestre de este año, actualice y detalle las recomendaciones pendientes de manera que se pueda dar el seguimiento correspondiente, para que quede claro lo que se deba gestionar. Adicionalmente, proponer los dos acuerdos con el fin de dar seguimiento y aclarar lo mencionado por la Dirección General y asimismo que la fiscalizadora Alexandra Cerdas de una manera más clara y actualizada recomiende lo pertinente en el siguiente informe trimestral.

El señor William Rodríguez López indicó que, en caso de que se estuviera de acuerdo con las propuestas planteadas por el señor Fadrique Rosales Salas, el acuerdo sería, uno darlo por recibido y los dos puntos mencionados por el señor Rosales. Añadió que las señoritas de la Secretaría darle forma a los dos puntos que don Fadrique Rosales Salas estableció.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- Dar por recibido el oficio DGAC-DG-OF-1218-2025.

- Instruir a la Dirección General que se reúna con la señora Alexandra Cerdas Fiscalizadora del Contrato de Concesión y aclare todas las dudas pertinentes para confirmar si existe recomendaciones adicionales que se deban gestionar.

- Instruir a la señora Alexandra Cerdas Fiscalizadora del Contrato de Concesión que, en el próximo informe al segundo trimestre de este año, actualice y detalle las recomendaciones pendientes de manera que se pueda dar el seguimiento correspondiente. **ACUERDO FIRME.**

ACTA No. 34-2025

A.- PROCESO DE PSICOLOGÍA

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1074-2025, del 06 de junio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DFA-2025-036, con fecha del 28 de mayo del 2025, suscrito por las señoras Kattia Pérez Núñez, del Departamento Financiero Administrativo, Sandra López Madrigal de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, Andrea Soto Salas, Profesional Psicología y el señor Pedro Ramírez Sutherland, Médico Encargado Consultorio Médico, mediante el cual presenta el informe donde indica que emiten un acuerdo con las propuestas de mejora para la prestación del Servicio de Atención Psicológica de la Dirección General de Aviación Civil.

El señor William Rodríguez López, indicó que, en su opinión, acuerpando lo que la señora Nidia Cordero Padilla manifestó, se dé por recibido.

El señor Fadrique Rosales Salas, manifestó que siguiendo la línea del señor William Rodríguez López que acaba de mencionar, está de acuerdo. Aprovechó para agradecer a todas las partes involucradas por la ejecución de las acciones relacionadas con el tema de las propuestas de mejora para la prestación del Servicio de Atención Psicológica de la Dirección General de Aviación Civil. Adicionalmente, realizó una consulta al señor Marcos Castillo Masis, para confirmar y quedar claro que, si la sala de lactancia sigue disponible y nada más hicieron un intercambio de ubicación para habilitar el espacio a la psicóloga.

El señor Marcos Castillo Masis, indicó que aún esta disponibles la sala.

El señor William Rodríguez López, indicó que, sería darlo por recibido y hacer una felicitación en los términos que el señor Fadrique Rosales Salas, sugirió.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio DGAC-DFA-2025-036. Adicionalmente agradecer a todas las partes involucradas por la ejecución de las acciones relacionadas con el tema de las propuestas de mejora para la prestación del Servicio de Atención Psicológica de la Dirección General de Aviación Civil. **ACUERDO FIRME.**

B. – UNIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1189-2025, del 13 de junio del 2025, presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el DGAC-DFA-RH-INF-0021-2025, con fecha del 06 de junio del 2025, suscrito por las señoras Sandra López Madrigal, jefe de la Unidad Gestión Institucional Recursos Humanos y Noelia Villalobos Gutiérrez, Encargada Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones, mediante el cual presentan el criterio para la aplicación de la disponibilidad para los puestos destacados en el Departamento de Servicios de Navegación Aérea, lo anterior para que sea de conocimiento del Consejo Técnico de Aviación Civil.

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

ACTA No. 34-2025

La señora Nidia Cordero Padilla manifestó que en relación con el segundo punto mandan a analizar, pero señaló que, tendría que decir aprobar y detallar las medidas que vienen en el informe, que no a todos se les puede aprobar, dependiendo de la labor, de la salud y una serie de medidas que le parece muy bien dadas. Consideró que sería lo siguiente, aprobar las recomendaciones y detallarlas para que sepan cuáles son las recomendaciones que están apoyando en el informe de Recursos Humanos. Además, señalo que el Concejo es para aprobar o improbar acuerdos y no para analizar recomendaciones.

El señor William Rodríguez López indicó que, en este caso, con lo que él está interpretando del comentario de la señora Nidia Cordero Padilla es que sería pedirle a la Dirección General que analicen el tema y en caso de dar aprobación, que se proceda con lo que dice la señora Cordero Padilla.

El señor William Rodríguez López le preguntó a la señora Nidia Cordero Padilla si lo había escuchado, a lo que ella respondió que no. Seguidamente, el señor Rodríguez López explicó que sería darlo por recibido y un segundo punto si es que quieren tener alguna recomendación de alguien sería de la Dirección General en ese caso, para que después hagan la comunicación a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos o si no solo lo dejan por recibido, nada más considera que tienen esas dos alternativas.

La señora Nidia Cordero Padilla le explicó al señor don William Rodríguez López que, la Unidad Gestión Institucional Recursos Humanos mandan en el informe e indican las recomendaciones, aplicar el régimen de disponibilidad únicamente a los puestos y que cuenten con una justificación técnica y operativa individualizada, solicitar formalmente a las jefaturas técnicas dela Unidad de Navegación Aérea que detallen la información y viene abstenerse de tramitar pagos de disponibilidad sin contar con respaldo técnico, establecer un procedimiento interno formal estos es lo que pide que se analice, pero indica que el concejo tiene que aprobarlas.

El señor Marcos Castillo Masis, indicó que, venía de una reunión con MIDEPLAN, se estaba abordando este tema, como lo dicen el cree que ellos se equivocaron en el contexto de la recomendación, en ese sentido el CETAC, acoja en el informe y que el mismo sea aplicado, según la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos está indicando bajo esos mismos términos. Explicó que se van a analizar y que no todas las áreas van a recibir la disponibilidad, Departamento de Navegación Aérea va a indicar que de las 27 clases, cuáles son las que van a recibir esa disponibilidad, entonces en el sentido sería dar por recibido el informe y según la recomendación o la descripción de Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, para que siga con el procedimiento establecido.

El señor William Rodríguez López indicó que, en este caso, lo procedente sería dar por recibido el informe y comunicar a la Dirección General y a la Unidad de Recursos Humanos que proceda de acuerdo conforme a lo establecido en el mismo.

El señor William Rodríguez López aprovechó el espacio para preguntarles a la señora Raquel Calderón Madrigal ustedes lo que hacen es copiar y pegar de lo que viene de parte de quien les hace llegar estas recomendaciones a ustedes, visto en esta agenda varias cosas que no parecen que tienen como un control de calidad en el asunto y puso como ejemplo este punto porque le parece que es muy ejemplificarte lo que está diciendo, el punto uno, "acusar recibido y dar por recibido el informe" se debe de revisar y si viene con errores obviamente deberían de ser corregidos los errores antes de ponerlos en la agenda, la primera pregunta fue ustedes siempre y sencillamente lo que hacen es copiar y pegar el contenido recibido.

La señora Raquel Calderón Madrigal indicó que, efectivamente, el procedimiento que se sigue consiste en copiar y pegar a las indicaciones que le brindaron y que siempre se ha hecho así. Explico que la recomendación

que soliciten los departamentos es copiar y pegar y que no se pueden cambiarlos porque son recomendaciones de cada departamento.

El señor William Rodríguez López indicó que existen dos caminos, uno que cuando la Secretaría reciba los oficios, revise y si no está correcto y le hagan saber a la Unidad respectiva que las recomendaciones no son las idónea para dicho acuerdo, y la otra sería que la Secretaría proceda a realizar la corrección, pero si la Secretaría se quieren curar en salud para no intervenir en un documento y considera que no pueden arreglar dicha recomendación será devolver el oficio para su debida corrección.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y el contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1189-2025, de la Subdirección General y DGAC-DFA-RH-INF-0021-2025, de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos:

- Dar por recibido el informe DGAC-DFA-RH-INF-0021-2025.
- Aprobar las recomendaciones contenidas en el informe DGAC-DFA-RH-INF-0021-2025 comuníquese esta aprobación a la Dirección General y de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos. **ACUERDO FIRME.**

C. – PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1134-2025, del 06 de junio del 2025, presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio No. DGAC-DSO-PRA-OF-0070-2025 del 06 de junio del 2025 suscrito por los señores Miguel Alonso Solano García, encargado del Proceso de Regulaciones Aeronáuticas y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el cual presenta el proyecto del RAC-18 Reglamento Aeronáutico Costarricense Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea según las observaciones del oficio N° CARTA-MOPT-DAJ-2025-1029 de la Dirección Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, mismas que fueron atendidas y aceptadas.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1134-2025, de la Subdirección General y DGAC-DSO-PRA-OF-0070-2025, de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas.

- Aprobar el proyecto del RAC-18 Reglamento Aeronáutico Costarricense Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea según las observaciones del oficio N° CARTA-MOPT-DAJ-2025-1029 de la Dirección Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, mismas que fueron atendidas y aceptadas.
- Remitir el proyecto al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para los trámites correspondientes. **ACUERDO FIRME.**

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

ACTA No. 34-2025

D. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1204-2025, del 17 de junio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0616-2025, del 17 de junio del 2025, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo 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 que conoce el oficio número DGAC-AJ-OF-0616-2025 del 16 de junio de 2025, emitido por la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el cual emite *"Criterio legal, ante reclamo administrativo para el reconocimiento de una presunta diferencia porcentual existente en el Plus de Responsabilidad Compartida entre los funcionarios del Control de Tráfico Aéreo y los funcionarios de las unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones"*.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1204-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0616-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 02 a la cual se le asigna el número 58-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 58-2025 que resuelve:

1) Rechazar, por improcedente, el reclamo administrativo presentado el presentado el 16 de diciembre de 2024, por funcionarios adscritos a las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, en el que solicitaron a la Dirección General, así como a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, el reconocimiento de una presunta diferencia porcentual existente en el *Plus de Responsabilidad Compartida* otorgado a los funcionarios del Control de Tránsito Aéreo, toda vez que la legislación actual impide la modificación de los porcentajes del plus de Responsabilidad Compartida, por vías administrativas, y no existen fundamentos técnicos, ni legales que permitan considerar procedente su equiparación con otros grupos ocupacionales.

2) Notificar a los funcionarios adscritos a las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, firmantes del reclamo administrativo presentado el 16 de diciembre de 2024. **ACUERDO FIRME.**

E. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1144-2025, del 09 de junio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-130-2025, del 09 de junio del 2025, suscrito por el señor David Morales Espinoza de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presentan la señora Ludovika Jarquín Rojas, en calidad de apoderada especial de la compañía British Airways PLC, mediante el cual presenta la solicitud para la autorización de itinerarios en los vuelos internacionales de pasajeros carga y correo, en la ruta Gatwick, Reino Unido (LGW) - San José Costa Rica (SJO)

– Gatwick Reino Unido y viceversa, efectivo del 28 de octubre del 2025 al 28 de marzo del 2026 para operar tres veces a la semana.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-1144-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-130-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar a la compañía British Airways PLC el reinicio de las operaciones, internacionales de pasajeros carga y correo entre el 28 de octubre del 2025 y el 28 de marzo del 2026, según se detalla a continuación:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA

N° Vuelo	Del	Al	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
BA2237	28/10/2025	28/03/2026	2,4,6	16:40		LGW-SJO-LGW	B777
BA2236					18:30		

Nota: La compañía podrá utilizar cualquiera de los equipos debidamente incorporados en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica, no obstante, para este esquema de operaciones se registró B777, cualquier cambio en el equipo deberá ser gestionado anticipadamente ante la Dirección General.

2.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios antes mencionados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en plataforma remota y el desabordaje /abordaje de pasajeros se realizará mediante el servicio de autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a las oficinas de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131

3.- Notifíquese a la señora Ludovika Jarquin Rojas, en su condición de apoderada especial de la compañía British Airways PLC, al correo electrónico aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1145-2025, del 12 de junio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-131-2025, del 09 de junio del 2025, suscrito por la señora Judith Benavides González de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe donde indica que mediante el artículo décimo primero de la sesión ordinaria 29-2025, celebrada el 03 de junio del 2025, (CETAC-AC-2025-0561), se resolvió aprobar la modificación de itinerarios solicitada por la compañía GOL Linhas Aéreas S. A., solicitada mediante escrito de Ventanilla Única VU-0842-2025-E efectivo a partir del 28 de octubre del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-1145-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-131-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

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

ACTA No. 34-2025

1. Modificarse el artículo 11 de la sesión ordinaria 29-2025, del día 03 de junio del 2025, para que se lea correctamente:

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
	Inicia	Termina				
G3 7718	28-oct-25	28-mar-26	2.4.6	19:40		GRU-SJO
G3 7719					20:55	SJO-GRU

Las demás condiciones del acuerdo permanecen invariables.

2. Notifíquese a las señoras Alina Nassar Jorge y María Fernanda Redondo, en su condición de apoderadas generalísimas de la compañía GOL Linhas Aéreas, al correo electrónico aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1152-2025, del 13 de junio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-132-2025, del 09 de junio del 2025, suscrito por la señora Andrea Hernández Arias de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora Alina Nassar Jorge, en su condición de apoderada generalísima de la compañía Frontier Airlines Inc., mediante el cual solicita la modificación de itinerarios en la ruta en su certificado de explotación, desde el 05 de julio al 30 de agosto del 2025 en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-1152-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-132-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido el escrito VU-0993-2025-E de la compañía Frontier Airlines Inc, para la modificación de itinerarios en los servicios regulares de pasajeros, carga y correo partir del 05 de julio y hasta el 26 de julio del tal como se detalla a continuación:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
F9 215	05/7/2025	26/7/2025	6	12:31		ATL-SJO-ATL	A320
F9 214					13:47		A321

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

ACTA No. 34-2025

2.- Conocer y dar por recibido el escrito con registro VU-0992-2025-E de la compañía Frontier Airlines Inc, para la aprobación de un nuevo bloque de itinerarios en los servicios regulares de pasajeros, carga y correo partir del 05 de julio y hasta el 30 de agosto del 2025, tal como se detalla a continuación:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
F9 215	2/8/2025	16/8/2025	6	12:40		ATL-SJO-ATL	A320 A321
F9 214					13:47		
F9 215	23/8/2025	30/8/2025	6	12:34			
F9 214					13:54		

1- Indicar a la Compañía que para las anteriores operaciones, podrá utilizar cualquiera de los equipos debidamente incorporados en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica, no obstante, para este esquema de operaciones se registró A320 y A321 según detalle antes mencionado. Cualquier cambio en el equipo deberá ser coordinado con la suficiente anticipación ante la Dirección General.

2- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios antes mencionados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, comunicarse a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

3- Notifíquese a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Frontier Airlines Inc, al correo electrónico: aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1198-2025, del 16 de junio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-138-2025, del 13 de junio del 2025, suscrito por los señores David Morales Espinoza de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora María Lupita Quintero Nassar, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines INC, mediante el cual solicita la autorización para modificar el itinerario, en varias de las rutas autorizadas en su certificado de explotación, en los vuelos regulares internacionales de pasajeros carga y correo, efectivo del 01 de agosto al 31 de octubre, 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-1198-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-138-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido la nota con registro VU-0932-2025-E, de la compañía Alaska Airlines, en las que se solicitan la modificación de itinerario en los vuelos regulares internacionales de pasajeros carga y correo, efectivo del 01 de agosto al 31 de octubre, 2025., según el siguiente detalle:

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

ACTA No. 34-2025

AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER

Agosto 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
AS1372	01/08/2025	19/08/2025	Diario	06:20		LAX-LIR
AS1331	01/08/2025	19/08/2025	Diario		10:00	LIR-LAX
AS1412	01/08/2025	19/08/2025	Diario	15:53		LAX-LIR
AS1415	01/08/2025	19/08/2025	Diario		16:58	LIR-LAX
AS1372	20/08/2025	31/08/2025	Diario	06:20		LAX-LIR
AS1331	20/08/2025	31/08/2025	Diario		11:20	LIR-LAX

Setiembre 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
AS1372	01/09/2025	30/09/2025	Diario	06:20		LAX-LIR
AS1331	01/09/2025	30/09/2025	Diario		11:20	LIR-LAX

Octubre 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
AS1372	01/10/2025	03/10/2025	Diario	06:20		LAX-LIR
AS1331	01/10/2025	03/10/2025	Diario		11:20	LIR-LAX
AS1372	04/10/2025	04/10/2025	6	06:20		LAX-LIR
AS1331	04/10/2025	04/10/2025	6		10:00	LIR-LAX
AS1313	04/10/2025	04/10/2025	6	19:46		LAX-LIR
AS1331	05/10/2025	05/10/2025	7		10:00	LIR-LAX
AS1372	06/10/2025	24/10/2025	1,3,5	17:28		LAX-LIR
AS1331	07/10/2025	25/10/2025	2,4,6		10:00	LIR-LAX
AS1372	11/10/2025	18/10/2025	6	19:46		LAX-LIR
AS1331	12/10/2025	19/10/2025	7		10:00	LIR-LAX
AS624	25/10/2025	25/10/2025	6	19:46		LAX-LIR
AS1331	26/10/2025	26/10/2025	7		10:00	LIR-LAX
AS1330	26/10/2025	31/10/2025	Diario	17:35		LAX-LIR
AS1331	27/10/2025	31/10/2025	Diario		10:00	LIR-LAX

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

Agosto 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
AS1352	01/08/2025	18/08/2025	Diario	23:30		LAX-SJO
AS1351	01/08/2025	19/08/2025	Diario		00:50	SJO-LAX
AS1352	22/08/2025	30/08/2025	5,6	23:13		LAX-SJO
AS1351	23/08/2025	31/08/2025	6,7		00:50	SJO-LAX

CONSEJO TECNICO AVIACION CIVIL
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDI

ACTA No. 34-2025

Setiembre 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
AS1352	05/09/2025	27/09/2025	5,6	23:13		LAX-SJO
AS1351	06/09/2025	28/09/2025	6,7		00:50	SJO-LAX

Octubre 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
AS1352	03/10/2025	03/10/2025	5	23:13		LAX-SJO
AS1351	04/10/2025	04/10/2025			06:30+1	SJO-LAX
AS1352	04/10/2025	25/10/2025	3,5,6	19:00		LAX-SJO
AS1351	05/10/2025	26/10/2025			06:30+1	SJO-LAX
AS1352	27/10/2025	31/10/2025	1,3,5	22:00		LAX-SJO
AS1351	28/10/2025	30/10/2025			07:00+1	SJO-LAX

2.- Indicará a la Compañía que para las operaciones antes mencionadas, se podrá utilizar cualquiera de los equipos debidamente incorporados en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica, no obstante, para este esquema de operaciones se registró 737-800, 737-900 cualquier cambio en el equipo deberá ser gestionado anticipadamente ante la Dirección General.

3.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios anteriormente mencionados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a las oficinas de operaciones y servicio al cliente de Guanacaste Airport Costa Rica (AIDOQ) 2666-9600 o (506) 8706-4455 y a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos: 2440-8257 o 2442-7131.

4.- Notificar a la señora María Lupita Quintero Nassar, apoderada generalísima de la Compañía Alaska Airlines, al correo electrónico: aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME.**

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

El señor William Rodríguez López recordó que, para la sesión de hoy estaba pendiente el tema del viaje que solicitó el señor Marcos Castillo Masis, para asistir a Montreal al asunto de la OACI, indicó que tenía que ver con el nombramiento de un representante de la región de acuerdo con la información del señor Efraím Zeledón Leiva le informó en la mañana, el señor Zeledón converso con el señor Marcos Castillo Masis y quedaron en quien asistirá a la reunión, en Montreal, va a ser don Efraím Zeledón Leiva, quién llevará la representación de Costa Rica ante dicha reunión en Montreal.

Finalmente, el señor Rodríguez López le consulta al señor Marcos Castillo Masis, que si desea adicionara algo más.

El señor Marcos Castillo Masis, indicó que no, precisamente que la reunión que tuvo con el señor Efraím Zeledón Leiva era sobre el tema de la asistir a Montreal al asunto de la OACI

El señor William Rodríguez López indicó que corresponde tomar un acuerdo en el sentido en ese punto en relación con el tema pendiente para hoy, quien tendrá la representación de acuerdo con todos los criterios que en su momento se conversaron de que quien tendrá la representación y asistirá a esa reunión en Montreal, será el presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil el señor Efraím Zeledón Leiva.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la invitación a la Recepción de la Presentación de la Candidatura de Belice al Consejo de la OACI, para el período 2025-2028, dicho evento se realizará de forma presencial el día 02 de julio de 2025, en la Ciudad de Montreal, Canadá. Informa quien tendrá la representación y asistirá a dicha reunión será el presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil el señor Efraím Zeledón Leiva. **ACUERDO FIRME.**

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1224-2025, del 19 de junio del 2025, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado a la Renuncia del señor Luis Miranda Muñoz en el cargo de Subdirector General de Aviación Civil, efectivo a partir del día19 de junio del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido la carta de renuncia a la posición de subdirector de parte del señor Luis Miranda Muñoz y el agradecimiento por la labor realizada en los últimos 6 años. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

El señor Mauricio Campos Carrión mencionó que, ante la reciente renuncia del señor Subdirector y las inhibiciones legales que enfrenta el señor Director de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), este Consejo considera de gran interés asegurar la adecuada atención y continuidad de los asuntos que competen a la DGAC.

Con el objetivo de garantizar una gestión ordenada, eficiente y oportuna de los diversos temas que ingresan a la Dirección y a este Consejo, se solicita a la DGAC la elaboración de un plan de contingencia para la gestión de la correspondencia interna y externa, que establezca un procedimiento claro para su trámite, distribución y seguimiento.

Dicho procedimiento deberá:

- Establecer con claridad quiénes serán las personas responsables de la recepción, análisis preliminar y canalización de la correspondencia.

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

ACTA No. 34-2025

- Definir criterios para la clasificación de asuntos según su urgencia, relevancia o requerimiento de coordinación entre varias áreas.
- Incluir mecanismos de acción con los asuntos que deben ser inhibidos por diferentes funcionarios.
- Divulgar a todas las áreas de la DGAC una guía para atender y gestionar oportunamente los asuntos que ingresen, aún en ausencia de la subdirección titular e inhibiciones de los diferentes funcionarios.
- Publicar en la página web los correos electrónicos a los que se debe remitir toda la correspondencia, con el objetivo de informar a la población externa.

Este plan deberá ser elaborado de manera articulada entre las áreas administrativas correspondientes y validado por este Consejo, a fin de que sirva como instrumento de apoyo mientras se resuelve la situación de vacante en la Subdirección General. Fecha de entrega: jueves 3 de julio de 2025.

El señor William Rodríguez indicó que el señor Efraím Zeledón Leiva se volvió a conectar, sin embargo, va a terminar este punto para después pasarle la Presidencia a él, en este punto le consulta a la señora Calderón que lo primero que se tiene que ver en la sesión del próximo martes, es la carta de renuncia del señor Luis Miranda Muñoz.

La señora Raquel Calderón Madrigal indicó que el señor Mauricio Campos Carrión la envió la información por medio del Chat de Teams.

El señor William Rodríguez López indicó que, lo primero que se tiene que hacer antes de aprobar la propuesta de don Mauricio Campos Carrión es dar por conocida la carta de renuncia a la posición de subdirector de parte del señor Luis Miranda Muñoz, a continuación, se presenta la propuesta del señor Mauricio Campos Carrión. Adicionalmente, como punto uno es darse por conocida la renuncia del señor Luis Miranda Muñoz, y menciona que eso no hay que votarlo, sencillamente darlo por conocido y punto dos es aprobar la propuesta del señor Mauricio Campos Carrión.

El señor Fadrique Rosales Salas indicó que, deseaba agregar el agradecimiento al señor Luis Miranda Muñoz por la labor realizada en los últimos 6 años.

El señor William Rodríguez López indicó como lo leyó el señor Mauricio Campos Carrión y con la edición que hizo el señor Fadrique Rosales Salas.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- Establecer con claridad quiénes serán las personas responsables de la recepción, análisis preliminar y canalización de la correspondencia.
- Definir criterios para la clasificación de asuntos según su urgencia, relevancia o requerimiento de coordinación entre varias áreas.
- Incluir mecanismos de acción con los asuntos que deben ser inhibidos por diferentes funcionarios.

- Divulgar a todas las áreas de la DGAC una guía para atender y gestionar oportunamente los asuntos que ingresen, aún en ausencia de la subdirección titular e inhibiciones de los diferentes funcionarios.

- Publicar en la página web los correos electrónicos a los que se debe remitir toda la correspondencia, con el objetivo de informar a la población externa.

Este plan deberá ser elaborado de manera articulada entre las áreas administrativas correspondientes y validado por este Consejo, a fin de que sirva como instrumento de apoyo mientras se resuelve la situación de vacante en la Subdirección General. Fecha de entrega: jueves 3 de julio de 2025.**ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

El señor Mauricio Campos Carrión mencionó que en atención a la vacante existente en el puesto de Subdirector General, así como a la actual situación de inhibitoria del Director General, y con el fin de asegurar la continuidad operativa y administrativa de la Institución, este Consejo **ACUERDA:**

Solicitar a la Unidad de Recursos Humanos que realice un análisis técnico-administrativo para determinar si existen funcionarios dentro de la Institución que, de manera temporal y conforme a la normativa vigente, puedan asumir las funciones que ordinariamente ejerce la Subdirección General, tales como la autorización de permisos, control de vacaciones, y la gestión de traslado y trámite de correspondencia. (Considerando además la de inhibitoria del Director General).

Solicitar a la Dirección General que por escrito defina si existen documentos o asuntos que pueden ser dirigidos por las diferentes áreas de la DGAC directamente a la Secretaría del Consejo, durante el periodo en que se mantenga vacante el cargo de Subdirector General y persista la inhibitoria del Director General, con el objetivo que este Consejo tenga certeza sobre los procedimientos que pueden atender de dicha manera. Asimismo, se solicita a la Dirección General la elaboración de un plan de contingencia que identifique y detalle aquellos asuntos que, por su naturaleza, requieran atención inmediata o no puedan ser suspendidos, y que ordinariamente serían competencia de la Dirección General o Subdirección General, a fin de garantizar su adecuada tramitación durante este periodo transitorio. Fecha de entrega: jueves 3 de julio de 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- Instruir a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos que realice un análisis técnico-administrativo para determinar si existen funcionarios dentro de la Institución que, de manera temporal y conforme a la normativa vigente, puedan asumir las funciones que ordinariamente ejerce la Subdirección General, tales como la autorización de permisos, control de vacaciones, y la gestión de traslado y trámite de correspondencia.

- Instruir a la Dirección General que por escrito defina si existen documentos o asuntos que pueden ser dirigidos por las diferentes áreas de la DGAC directamente a la Secretaría del Consejo, durante el periodo en que se mantenga vacante el cargo de Subdirector General y persista la inhibitoria del Director General, con el objetivo que este Consejo tenga certeza sobre los procedimientos que pueden atender de dicha manera. Asimismo, se solicita a la Dirección General la elaboración de un plan de contingencia que identifique y detalle aquellos asuntos que, por su naturaleza, requieran atención

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 34-2025

inmediata o no puedan ser suspendidos, y que ordinariamente serían competencia de la Dirección General o Subdirección General, a fin de garantizar su adecuada tramitación durante este periodo transitorio. Fecha de entrega: jueves 3 de julio de 2025.**ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

El señor Fadrique Rosales Salas, informó que, con el fin de mantener los más altos estándares de transparencia y ética en el ejercicio de sus funciones, quería dejar constancia de que su hermana mantuvo una relación laboral con el Hospital CIMA San José, institución que en su momento suscribió un contrato de publicidad con AERIS Holding Costa Rica S.A., cuyo contenido no fue conocido ni gestionado por este Consejo, pero cuyas facturas fueron emitidas a nombre del CETAC.

Señaló que no participó, directa ni indirectamente, en ninguna etapa de dicha contratación, ni en su negociación, aprobación o ejecución. Asimismo, la relación contractual entre AERIS y el Hospital CIMA ya concluyó, y su hermana reportó oportunamente a AERIS Holding Costa Rica sobre du vínculo familiar con él, como miembro del CETAC, tan pronto como ella tuvo conocimiento que las facturas venían emitidas a nombre del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Añadió que su hermana próximamente dejará de laborar para el hospital CIMA San José y solicitó respetuosamente que esta manifestación quedara incorporada en el acta de la presente sesión, como una medida preventiva y de buena fe, con el fin de evitar cualquier duda o interpretación errónea respecto a un posible conflicto de interés, que en este caso no existe, pero de igual manera quería comunicárselo en aras de la transparencia e información a los directores del CETAC. **ACUERDO FIRME.**

Al ser las 18:21 se retiran los señores Marcos Castillo Masis y Mauricio Rodríguez Fallas.

ARTÍCULO VIGÉSIMO

El Presidente del Consejo Técnico señor Efraím Zeledón Leiva, expone que la Comisión de Emergencia remitió el oficio CNE-UGPR-OF-1656-2025, dirigido a la Dirección General de Dirección Civil con fecha del 16 de junio del 2025, menciona un correo electrónico enviado al señor Marcos Castillo Masis el 25 de mayo del 2025; el cual probablemente no ha sido atendido por la inhibitoria del señor Marcos Castillo Masis. En el oficio ya mencionado por la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), se trasladó un informe legal de dicha comisión, en el cual solicita el criterio a la Dirección General de Aviación Civil sobre si son necesarios los servicios de verificación de calidad en el contrato de la firma LGC, para el proyecto del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Básicamente, lo que consulta la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), es que informe la Unidad Ejecutora o la Dirección General de Aviación Civil si aún resulta necesaria la ejecución de la Orden de Modificación No. 1, por ₡25.781.064,48 (VEINTICINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y UN MIL SESENTA Y CUATRO COLONES CON 48/100), así mismo, deberá indicar la cantidad de estudios de deflectometría que resultan necesarios de conformidad con lo recomendado por el Ing. Fabián Schvartzer, él era un consultor Argentino que fue contratado para estos temas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. Sin embargo, el señor Marcos Castillo Masis no puede responder y no hay Subdirector General y el Presidente de la Comisión de Emergencias hizo el recordatorio de que ocupan una

respuesta del oficio CNE-UAL-OF-0189-2025, para continuar con la Orden de Modificación No. 1, la cual se encuentra firmada desde febrero del presente año y si siguen siendo necesarios los estudios mencionados.

Mencionó que, al revisar un poco la información, encontró el oficio emitido por el señor Marcos Castillo Masis el 25 de febrero del 2025, oficio DGAC-DG-OF-0388-2025, dirigido a los señores Orlando Marín Fallas y Henry Villalobos Solís, de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE) y en dicho documento, la Dirección General, actuando como la Unidad Ejecutora, solicita atender en todos sus extremos lo manifestado por el ingeniero Rolando Vega Beirute. En el oficio de marras; eso se refiere a un informe que presentó el ingeniero Rolando Vega Beirute, quien, como se recordará, fue un ingeniero contratado para apoyar en el tema del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, que solicitó que se hicieran las pruebas deflectometría, indicó que esta prueba son el insumo básico para el posterior cálculo del PCR (Pavement Condition Rating), el cual aún está pendiente.

El señor Zeledón Leiva continúa manifestando, que en vista de que actualmente no se cuenta con el Subdirector General y que el señor Marcos Castillo Masis se encuentra inhibido de ver este caso, expone la situación ante este Consejo para solicitar se apruebe responder a la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), en el sentido de que lo expuesto por el señor Marcos Castillo Masis en el mes de febrero del presente año, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0388-2025, mantiene la necesidad de esos estudios deflectometría y por lo tanto instarlos a que continúen o retomen los ensayos que, en su momento por las razones ya conocidas, no se atendieron.

El señor Efraím Zeledón Leiva, propuso tomar como acuerdo que se le responda a la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), indicando que se mantiene la posición de la Dirección General de Aviación Civil, expuesta en el oficio DGAC-DG-OF-0388-2025, suscrito por el señor Marcos Castillo Masis, en cuanto a la necesidad de continuar con los ensayos que son vitales para el cálculo del PCR, para dar por finalizada la contratación correspondiente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Comunicar a la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), en respuesta a su oficio CNE-UGPR-1656-2025, que se mantiene la posición de la Dirección General de Aviación Civil, expuesta en el oficio DGAC-DG-OF-0388-2025 de fecha el 25 de febrero del 2025, suscrito por el señor Marcos Castillo Masis, en cuanto a la necesidad de continuar con los estudios mencionados en el indicado oficio por ser indispensables para el cálculo del PCR (Pavement Condition Rating).. **ACUERDO FIRME**

SIN MÁS ASUNTOS QUE TRATAR SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON VEITICUATRO MINUTOS

ACTA No. 34-2025

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSÉ FADRIQUE ROSALES SALAS

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

NIDIA CORDERO PADILLA

ACTA No. 34-2025

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 34-2025

Fecha: 26 de junio del 2025
Hora: 5:00 p.m.
Lugar: Virtual por medio de la plataforma Microsoft Teams

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA.

1.- aprobación de la agenda No. 34-2025

IL. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- aprobación del acta de la sesión No. 32-2025

III. AUDITORIA INTERNA.

1.- Informe relacionado con la evaluación interna de calidad de la actividad de Auditoría Interna, correspondiente al periodo de análisis del año 2024.

2.- Informe relacionado con las principales actividades desplegadas por la Auditoría Interna, desde el 01 de julio del 2024 hasta el 31 de mayo del 2025.

IV. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

1.- Informe relacionado con la invitación a la Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe, en Santo Domingo, República Dominicana, a celebrarse del 04 al 7 de agosto de 2025, para el señor Marcos Castillo Masis.

2.- Informe relacionado con la revisión de recomendaciones contenidas en el informe CETAC-AIDOQ-FG-OF-023-2025.

A.- PROCESO DE PSICOLOGÍA.

A1.-Informe relacionado con la actualización del Servicio de psicología de la Dirección General de Aviación Civil.

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

ACTA No. 34-2025

B. UNIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS.

B1.- Informe relacionado con el criterio para la aplicación de la disponibilidad para los puestos destacados en el Departamento de Servicios de Navegación Aérea.

C. PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA.

C1.- Informe relacionado con la remisión del proyecto del RAC-18, Reglamento Aeronáutico Costarricense Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

D. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

D1.- Informe relacionado con el criterio legal, ante reclamo administrativo para el reconocimiento de una presunta diferencia porcentual existente en el Plus de Responsabilidad Compartida entre los funcionarios del Control de Tráfico Aéreo y los funcionarios de las unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones.

E. UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO.

E1.- Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía British AirwaYS PLC, efectivo del 28 de octubre del 2025 al 28 de marzo del 2026, para operar tres veces a la semana.

E2.- Informe relacionado con la modificación de itinerario de la compañía GOL Linhas Aéreas S.A, efectivo a partir del 28 de octubre del 2025.

E3.- Informe relacionado con la aprobación de modificación de itinerarios de la compañía Frontier Airlines INC, desde el 05 de julio al 30 de agosto del 2025.

E4.- Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía Alaska Airlines INC., efectivo del 01 de agosto al 31 de octubre de 2025.

V. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 34-2025

Anexo N° 2

No.58-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con dos minutos del veintiséis de junio del dos mil veinticinco.

Se conoce oficio número DGAC-AJ-OF-0616-2025 del 16 de junio de 2025, emitido por la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el cual emite *"Criterio legal, ante reclamo administrativo para el reconocimiento de una presunta diferencia porcentual existente en el Plus de Responsabilidad Compartida entre los funcionarios del Control de Tráfico Aéreo y los funcionarios de las unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones"*.

Resultando

Primero: Que mediante escrito presentado el 16 de diciembre de 2024, funcionarios adscritos a las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas solicitaron a la Dirección General, así como a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, el reconocimiento de una presunta diferencia porcentual existente en el Plus de Responsabilidad Compartida otorgado a los funcionarios del Control de Tránsito Aéreo. En dicho escrito, también se requirió que, de verificarse dicha diferencia, se proceda con el correspondiente ajuste salarial y su aplicación retroactiva, según corresponda a cada caso particular.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-0137-2025 de 5 de marzo de 2025, las señoras Sandra López Madrigal, jefa interina de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, e Ivonne Cubillo Nipote, encargada del Proceso de Gestión de las Relaciones Humanas y Sociales, emitieron un criterio técnico preliminar.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0288-2025 de 21 de marzo de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó la ampliación del citado criterio técnico, gestión que fue atendida parcialmente por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, mediante el oficio número DGAC-DFA-RH-OF-248-2025 de 31 de marzo de 2025.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0341-2025 de 2 de abril de 2025, en virtud de que el análisis técnico continuaba siendo insuficiente, la Unidad de Asesoría Jurídica reiteró la solicitud de ampliación en el cual se concedió un plazo de cinco días hábiles, conforme a lo dispuesto en los numerales 262 y 268 de la Ley General de la Administración Pública. No obstante, habiendo transcurrido el plazo, la Asesoría Jurídica no había recibido la ampliación requerida del criterio técnico originalmente emitido mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-0137-2025 citado; por lo que se devolvió la solicitud sin tramitar mediante oficio número **DGAC-AJ-OF-0444-2025.**

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-020-2025 de 8 de mayo de 2025, las señoras Sandra López Madrigal, jefa interina de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, e Ivonne Cubillo Nipote, encargada del Proceso de Gestión de las Relaciones Humanas y Sociales, remitieron a la Dirección General el documento titulado: *"Criterio técnico-legal referente al reclamo administrativo presentado por los funcionarios de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, solicitando equiparación de los porcentajes del Plus de Responsabilidad Compartida con el Departamento de Navegación Aérea (Controladores de Tránsito Aéreo), amparados en el Decreto Ejecutivo N°18157- MOPT del 16 de mayo de*

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

ACTA No. 34-2025

1988, denominado "Clasificación y Asignación de Salarios para los Controladores de Tránsito Aéreo" y el Informe C-335-89 del 26 de octubre de 1989 de la Dirección General del Servicio Civil.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DG-TC-0634-2025 de 12 de mayo de 2025, la Dirección General remitió a la Unidad de Asesoría Jurídica, el oficio número DGAC-DFA-RH-OF-020-2025 citado, para la emisión del criterio legal correspondiente.

Séptimo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0493-2025 de 14 de mayo de 2025, la Unidad de Asesoría jurídica informó a los funcionarios de las Unidades de Operaciones y Aeronavegabilidad, sobre el estado de la gestión relacionada con el reclamo para el reconocimiento del Plus de Responsabilidad compartida a los funcionarios de las unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones.

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0498-2025 de 15 de mayo de 2025, la Asesoría jurídica solicitó a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, remitir *"Copia completa y certificada del expediente administrativo, debidamente conformado y en estricto orden cronológico, que incluya toda la documentación relacionada con la emisión del criterio técnico y su correspondiente ampliación"*. Expediente que fue remitido mediante certificación sin número emitida a las doce horas con cuarenta y cinco minutos del dieciséis de mayo de dos mil veinticinco.

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0537-2025 de 26 de mayo de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó aclaración sobre régimen especial salarial y salario compuesto, en atención al reconocimiento del Plus de Responsabilidad compartida a los funcionarios de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones. Información que fue atendida por la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-0386-2025 de 27 de mayo de 2025.

Decimo: En la emisión del presente criterio, se ha observado los procedimientos y respetado prescripciones de ley.

Considerando

I. Sobre el fondo:

A. Sobre el reclamo administrativo:

Que mediante escrito del 16 de diciembre de 2024, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas y la Unidad de Aeronavegabilidad, presentaron reclamo administrativo para que se les equipare los porcentajes del Plus *de Responsabilidad Compartida* con los pluses de los Controladores de Tránsito Aéreo, solicitando literalmente:

> *"(...)*
>
> *a) Actuar según corresponda y a la brevedad posible para que se equipare la diferencia vinculada a los porcentajes del "Plus de Responsabilidad Compartida" entre las Unidades de Tránsito Aéreo y las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones.*

b) Que se realice los ajustes necesarios para el reconocimiento de manera retroactiva con todo lo que corresponda de dicho plus según incumba en cada época y momento de las aplicaciones de las leyes.

(...)".

B. Sobre los antecedentes del incentivo denominado "*responsabilidad compartida*" y la normativa desde el año 1984.

En primera instancia, es importante recordar que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano que goza de desconcentración máxima y de personalidad jurídica instrumental, y en tal carácter, se entiende adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por voluntad expresa del legislador en el Cuerpo Legal denominado, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, señalándose al efecto que:

"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".

Desde esta perspectiva, se denota que el Consejo integra, en esencia, el aparato estatal costarricense, y por ende está afecto a las normas y principios del Derecho Público. Ergo se infiere, que el sistema de empleo que priva es de naturaleza pública y se fundamenta en lo dispuesto por los numerales 191 y 192 de la Constitución Política, que literalmente disponen:

"Artículo 191.- Un estatuto de servicio civil regulará las relaciones entre el Estado y los servidores públicos, con el propósito de garantizar la eficiencia de la administración.

Artículo 192.- Con las excepciones que esta Constitución y el estatuto de servicio civil determinen, los servidores públicos serán nombrados a base de idoneidad comprobada y sólo podrán ser removidos por las causales de despido justificado que exprese la legislación de trabajo, o en el caso de reducción forzosa de servicios, ya sea por falta de fondos o para conseguir una mejor organización de los mismos".

En virtud de ello, en el Consejo Técnico de Aviación Civil priva un régimen público de empleo, que presupone la aplicación de normas y principios especiales del Derecho Administrativo. Es de destacar, que, en concordancia con lo expuesto, referido a que el Estatuto de Servicio Civil no es el único conjunto normativo que regla esas relaciones públicas de empleo, se creó un régimen específico para el Personal Técnico Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil, esto por disposición expresa de la ley número 6982 de 19 de diciembre de 1984, en su artículo 49, estableciendo literalmente lo siguiente:

CONSEJO TECNICO AVIACION CIVIL
celac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA REGISTRO AUDITORIA

ACTA No. 34-2025

"El Personal Técnico Aeronáutico debidamente acreditado de la Dirección General de Aviación Civil, saldrá del Régimen de Servicio Civil y pasará a formar parte del personal del Consejo Técnico. El Consejo reconocerá el pago del 40% por prohibición a los servidores(...) Estos servidores conservarán todos los derechos laborales adquiridos al momento de la vigencia de esta ley".

(i) Año 1984: En resumen, la ley número 6982 de 19 de diciembre de 1984, en lo que corresponde, los Controladores de Tránsito Aéreo y el Personal Técnico Aeronáutico se encuentran excluidos del Régimen del Servicio Civil y dentro de un régimen de administración de personal especial regulado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, misma que en esencia se rige por el respeto a los principios que amparan esas relaciones, sea la idoneidad comprobada y la estabilidad en el cargo, así como los requisitos y directrices establecidos por el ente rector.

(ii) Año 1987: De conformidad con la ley número 6982 citada, en acatamiento a su competencia se atendió el oficio número STAP-4466-87 de la Autoridad Presupuestaría, en el cual se solicitaba que la Unidad de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil realizara el Manual Descriptivo de Clases para los cargos de los Servicios Aeronáuticos, documento que fue aprobado mediante oficio número C-168-88.

(iii) Año 1988: Con respecto al tema de creación del plus de responsabilidad compartida, es de mención que, en el año 1988 los Controladores de Tránsito Aéreo, exponían la necesidad de que sus funciones fueran valoradas tomando en cuenta los diferentes grados de dificultad, de compromiso y responsabilidad. Esto generó una huelga laboral, y de acuerdo con las negociaciones se tuvo como resultado un "*Acuerdo de Huelga*", que fue consumado mediante decreto ejecutivo número 18157-MOPT de 16 de mayo de 1988, denominado "*Clasificación y Asignación de Salarios para los Controladores de Tránsito Aéreo*".

Para la creación de este decreto, se consideraron literalmente los siguientes argumentos:

"1.-Que no se concibe el funcionamiento de la aviación sin servicios de protección de vuelo.

2.-Que las particulares condiciones en que los Controladores de Tránsito Aéreo brindan los servicios antes dichos requieren que su situación laboral se juzgue con una óptica especial que tutele sus diferentes grados de dificultad y responsabilidad.

3.-Que, asimismo, la labor que desempeña el personal técnico aeronáutico de las ramas de operaciones, mantenimiento y de información aeronáutica, incide en el nivel de seguridad con que se afectan las operaciones aéreas sobre el territorio nacional, debiendo en consecuencia reconocérseles la capacitación técnica con que realizan aquellas.

(...)".

El numeral tercero del decreto ejecutivo número 18157-MOPT, mencionado fue el que precisamente estableció el incentivo en mención, para lo cual dispuso:

"Artículo 3°.- Crease para los Controladores de Tránsito Aéreo, un incentivo salarial especial, en virtud del riesgo inherente a las funciones que desarrollan, y que se denominará

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

ACTA No. 34-2025

responsabilidad compartida, el cual será reconocido sobre las siguientes bases, a partir del 1º de julio de 1988.

A los Controladores de la clase 1, un 10% sobre su salario base; a los Controladores de la clase 2, 3 y 4, un 15% sobre su salario base y a los Controladores de las clases 5, 6, Jefe 1 y Jefe 2, un 25% sobre su salario base. Los porcentajes expresados serán objeto de un aumento del 5% cada seis meses hasta el 1º de enero de 1990".

(El resaltado es nuestro)

(iv) Año 1989: Posteriormente, se realizaron nuevos análisis sobre la aplicación del plus salarial denominado Responsabilidad Compartida, para lo cual la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda, mediante el oficio número STAP-2983-89 de 25 de agosto de 1989, solicitó criterio técnico a la Dirección General de Servicio Civil, para que se efectué el estudio para analizar si dicho beneficio podría ser extensivo a las demás áreas que conforman los servicios aeronáuticos (Mantenimiento e Información Aeronáutica, Técnicos en Operaciones), esto a petición del entonces jefe del Departamento Administrativo de la Dirección General de Aviación Civil.

Por lo anterior, la Dirección General de Servicio Civil emitió el informe número C-335-89 de 26 de octubre de 1989, mediante el cual, presentó los resultados y criterio del estudio sobre el reconocimiento del incentivo denominado *Responsabilidad Compartida* a los técnicos aeronáuticos que no fueron amparados en dicha norma, señalando lo siguiente:

"... que no existía justificación para que tal beneficio no fuera extensivo a los técnicos de las demás áreas de servicios aeronáuticos, debido a que esos servicios conforman una actividad integral en las que todas ellas tienen igual importancia en su participación en la realización de actividades con funciones integrales y complementarias unas a otras".

(El subrayado es del original)

Es decir, la Dirección General de Servicio Civil manifestó en el informe que el incentivo de Responsabilidad Compartida debía ser reconocido a las clases técnicas aeronáuticas no contempladas por el decreto ejecutivo número 18157 citado, bajo los siguientes argumentos:

"(...)

-La responsabilidad compartida no puede ser exclusiva de la actividad de una unidad, por cuanto los servicios aeronáuticos contemplan un proceso de trabajo integrado el cual exige la participación de las diferentes áreas que configuran esos servicios.

-De acuerdo con contexto, Responsabilidad Compartida, es una variable que se manifiesta en la ejecución de las funciones de cada una de las áreas y por ende en el desarrollo de las tareas y operaciones de cada puesto de nivel técnico dentro de ellas.

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

ACTA No. 34-2025

-Servicios Aeronáuticos es el conjunto de operaciones que se realizan para atender genéricamente el servicio a las aeronaves dentro del espacio aéreo nacional.

-Y, tal y como el decreto aludido, con meridiana claridad lo expone, no se puede concebir, el funcionamiento de la aviación y los servicios aeronáuticos, sin la integración de las labores de las cuatro áreas que lo conforman.

En este sentido, y de acuerdo con la razón de ser de los beneficios económicos por concepto de incentivo, no deben hacerse distinciones entre los funcionarios que ejecutan una actividad integral, otorgando los beneficios de forma parcial, únicamente a un (sic) área. De ser así ello genera descontento y desmotivación en los demás trabajadores, que tienen igual grado de participación y responsabilidad en las actividades a desarrollar".

Con fundamento en lo anterior, la Autoridad Presupuestaria tomó el acuerdo número 633 de la sesión ordinaria número 32-89 de 21 de diciembre de 1989, ratificando lo dispuesto en el informe de la Dirección General del Servicio Civil, siendo que sea reconocido el incentivo de Responsabilidad Compartida, a las clases técnicas aeronáuticas no contempladas en la norma, con un rige a partir de 1° de setiembre de 1989. Es decir, se autorizó y amplió el reconocimiento de pago del plus de la responsabilidad compartida a los técnicos aeronáuticos de Operaciones, Mantenimiento e Información Aeronáutica, en las condiciones otorgadas a los Controladores de Tránsito Aéreo, en el decreto ejecutivo número 18157 citado.

(v) Año 1990: Recapitulando lo aquí expuesto, se concluye que la Autoridad Presupuestaria basándose en argumentos técnicos del informe número C-335-89 de 26 de octubre 1989 de la Dirección General del Servicio Civil, emitió el acuerdo número 633 de la sesión ordinaria 32-89 de 21 de diciembre del 1989, manifestando:

"Comunicar a la Dirección General de Aviación Civil, que se autoriza el pago del incentivo salarial responsabilidad compartida, a los técnicos aeronáuticos de la Dirección General de Aviación Civil debido a que ellos forman parte de los servicios aeronáuticos; por tanto, se ratifica el informe C-355-89 de la Dirección General del Servicio Civil".

Por lo anterior, se remitieron a la Dirección General de Aviación Civil, los oficios números STAP 601-90 de 15 de enero 1990, y STAP 301-90 de 25 de enero 1990, los cuales comunican y ratifican la autorización del pago del incentivo de Responsabilidad Compartida para los Técnicos Aeronáuticos de la Dirección General de Aviación Civil que se encontraban nombrados en este momento y que eran parte de los Servicios Aeronáuticos, ya que no se incluyeron en el decreto ejecutivo número 18157, antes mencionado.

En coherencia con lo citado, la Dirección General de Aviación Civil le reconoció a todos los funcionarios con plazas designadas en ese momento, en las áreas de Operaciones, Mantenimiento e Información Aeronáutica, el incentivo denominado Plus de Responsabilidad Compartida.

(vi) Año 1994: Mediante el oficio número STAP-811-94 de 20 de abril de 1994, la Autoridad Presupuestaria informó a la Dirección General de Aviación Civil, que mediante el acuerdo número 3089 de la sesión ordinaria 10-94 de 7 de abril de 1994, *"se aprobaron los Manuales descriptivos de Puestos para las series de Controladores y Técnicos en Aeronáutica";* sin embargo, se debían realizar algunos cambios y correcciones detalladas por el ente rector.

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

ACTA No. 34-2025

Posteriormente, ya una vez realizados dichos cambios la Autoridad Presupuestaria aprueba el Manual Descriptivo de Puestos para las series de Controladores y Técnicos en Aeronáutica, y se incrementa el plus de responsabilidad compartida únicamente a los Controladores de Tránsito Aéreo, ya que esto se acordó posterior a la huelga de los controladores de tránsito aéreo, representando el Sindicato de Técnicos de Navegación Aérea (Sitecna), decisión tomada mediante el acuerdo firme número 3142, tomado en sesión extraordinaria número 02-94 de 6 de mayo de 1994, en el que se indicó lo siguiente:

> *"1. Con fundamento en el Acta de Negociación del 4 de mayo de 1994 entre el Gobierno de la República y los Controladores de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil, se acuerda autorizar los siguientes incrementos en los porcentajes de "Responsabilidad Compartida" para los Controladores de Tránsito Aéreo".*

La Autoridad Presupuestaria, entonces, al amparo de sus competencias legales, emitió un acto administrativo mediante el cual, además de reconocer los términos del documento firmado por las Autoridades Superiores del Gobierno y de SITECNA (en el STAP se le denominó Acta de Negociación), autorizó un incremento en el plus salarial denominado Responsabilidad Compartida, que venían percibiendo los Controladores de Tránsito Aéreo al amparo de lo dispuesto en el decreto ejecutivo número 18157-MOPT de 16 de mayo de 1988, (publicado en el diario oficial La Gaceta número 101 de 26 de mayo de ese mismo año), con el fin de hacer efectivo el mecanismo establecido en la negociación del año 1994.

Del análisis del documento que contempla el "*Acuerdo Final de Negociación*", se evidencia que no se autorizó cambio alguno a la estructura salarial de las series o clases ocupacionales vigentes al momento de suscribirse el documento; de hecho, para esos efectos se hace una remisión expresa a lo estipulado en el STAP-811-94 de 20 de abril de 1994, y se evidenció que tampoco se creó un "*plus salarial*" nuevo o adicional.

Lo que en el fondo se pactó en el "*Acuerdo Final de Negociación*", fue la aplicación de un mecanismo mediante el cual las estructuras salariales, previamente aprobadas por la Autoridad Presupuestaria, reflejarían una diferenciación de un 35% entre una serie y otra, siendo que mediante incrementos en el "*plus salarial*" ya existente en el ordenamiento jurídico y percibido por los Controladores de Tránsito Aéreo denominado "*Responsabilidad Compartida*", la Administración garantizaría el cumplimiento del acuerdo.

(vii) Año 1995: Mediante el oficio número no visible de 27 de junio de 1995, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes indicó que el manual de puestos fue aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en el artículo número 21 de la sesión ordinaria 39-95 de 29 de mayo de 1995, dicho manual incluye las clases de los técnicos de la Dirección General, los cuales no se encuentran dentro del Régimen del Servicio Civil.

(viii) Año 1998: Mediante el oficio número STAP-2034-98 de 20 de octubre de 1998, la Autoridad Presupuestaría informó a la Dirección General de Aviación Civil, que mediante el acuerdo número 5239 de la sesión ordinaria 18-98 de 20 de octubre de 1998, *"se crean 6 clases y la creación de 7 plazas por Servicios Especiales para el área técnica ...* A estas plazas se les reconocieron los Pluses de Prohibición (40%), el Plus de **Responsabilidad compartida (30%),** y Carrera Técnica (30%).

***(ix)* Año 1999:** Mediante el oficio número STAP-1221-99 de 29 de junio de 1999, la Autoridad Presupuestaría informó a la Dirección General de Aviación Civil, que mediante el acuerdo número 5550 de la

sesión ordinaria 07-99 de 11 de junio de 1999, *"se crean 2 plazas para el área técnica..."*. Puestos a utilizar denominados Técnico de Investigación de Accidentes 1.

(x) Año 2000: Mediante el oficio número STAP-0858-2000 de 4 de mayo de 2000, la Autoridad Presupuestaría informó a la Dirección General de Aviación Civil, que mediante el acuerdo número 5875 de la sesión ordinaria 05-2000 de 31 de marzo de 2000, se crean nuevas plazas para el área técnica y se reconoce para la clase de Inspector de Operaciones Terrestres, el Plus de **Responsabilidad compartida (40%)**, Prohibición (40%) y Carrera Técnica (30%).

Para el Inspector Estándar de Vuelo, se reconoce el Plus de **Responsabilidad compartida (30%)**, Prohibición (40%) y Carrera Técnica (30%), plus de Inspector Estándares de Vuelo (97%).

Asimismo, mediante el STAP-1244-2000 de 24 de junio del 2000, que mediante el acuerdo N°5907 de la sesión ordinaria 10-2000 de 24 de julio de 2000, se otorga a 7 plazas de servicios especiales, los Pluses de **Responsabilidad compartida (30%)**, Prohibición (40%) y Carrera Técnica (25%).

Mediante los oficios números STAP-0461-2000 de 6 de marzo de 2000 y STAP-1778-2000 de 25 de setiembre de 2000, este último que modificó el primero, se crean plazas para el área técnica y se reconoce lo siguiente:

> *"-Inspector Estándares de vuelo A:* ***Plus de Responsabilidad compartida (30%)****, plus Prohibición (40%) y plus Carrera Técnica (30%), plus inspector estándares de vuelo (97%).*
>
> *-Inspector Estándares de vuelo B:* ***Plus de Responsabilidad compartida (30%),*** *plus Prohibición (40%) y plus Carrera Técnica (30%), plus inspector estándares de vuelo (97%).*
>
> *-Inspector de operaciones terrestres los pluses de Prohibición (40%) y Carrera Técnica (30%) y* ***Plus de Responsabilidad compartida (40%)".***

Es importante destacar que en este año, mediante la ley número 8038 de 12 de octubre de 2000, se reformó la Ley General de Aviación Civil, específicamente, en su artículo 20, reforma que da como resultado la necesidad de implementar un régimen especial de salarios (RES) para el área técnica administrativa de la Dirección General de Servicio Civil, que debía ser aprobado por la Dirección General de Servicio Civil. Esta reforma tenía como objetivo fortalecer la capacidad del CETAC y de la Dirección General de Servicio Civil de contratar personal con la idoneidad requerida en las diferentes áreas de la aviación civil, al contar con salarios competitivos en relación con los salarios que se tienen en la industria aeronáutica que deben inspeccionar.

(xi) Año 2001: La Unidad de Gestión de Recursos Humanos de la Dirección General, mediante oficio número URH-401-01 de 5 de abril de 2001, realizó una revaloración salarial a todos los funcionarios del Área Técnica, en el cual se incluía el plus de responsabilidad compartida.

(xii) Año 2002: Mediante el oficio número STAP-977-2002 de 1° de julio de 2002, la Autoridad Presupuestaría remitió a la Dirección General de Servicio Civil, el acuerdo número 6502 de la sesión ordinaria número 07-2002 de 30 de mayo de 2002, en el cual se indica lo siguiente:

"-Que para la plaza de Inspector de Operaciones Terrestres tiene derecho a percibir el ***Plus de Responsabilidad compartida (40%)*** *plus de Prohibición (40%) y Carrera Técnica (30%).*

-Que para la clase supervisor de seguridad pública aeroportuaria, tiene derecho a percibir los pluses de prohibición (40%), carrera técnica (30%) y anualidad. Es importante recalcar que, ***a esta clase no se le reconoce el Plus de Responsabilidad Compartida".***

(xiii) Año 2003: Mediante el oficio número STAP-840-2003 de 6 de junio de 2003, se comunica que se aprobó la creación de 8 plazas para la clase Especialista en ATM y se le reconoce los Pluses de Prohibición (40%), Carrera Técnica (25%) **y Plus de Responsabilidad compartida (40%)**.

(xiv) Año 2004: Los Controladores de Tránsito Aéreo, enfrentaron un nuevo conflicto laboral referente a la aplicación del acuerdo tomado en el 1994, por la Autoridad Presupuestaría, *(reconocer el "Acta de Negociación", que autorizó un incremento en el "plus salarial" denominado: "Responsabilidad Compartida")*, ya que no se estaban realizando las actualizaciones en los salarios de acuerdo con lo pactado, por lo que llevaron a cabo una huelga laboral. Posteriormente las negociaciones se realizaron con el Estado, la Institución (Dirección General de Servicio Civil) y el Sindicato de Técnicos en Navegación Aérea (Sitecna).

Por lo anterior, se realizó consulta sobre el tema a la Procuraduría General de la República, la cual mediante opinión jurídica número OJ-078-2004 de 28 de junio de 2004, en lo que interesa, indicó lo siguiente:

"(...)

2.El acuerdo a que se llegó en esa negociación no autoriza cambio alguno en la estructura salarial de las Series o Clases Ocupacionales vigentes al momento de suscribirse el documento, ***ni tampoco creó un "plus salarial" nuevo o adicional****. Lo que se pactó fue la aplicación de un mecanismo mediante el cual las estructuras salariales, previamente aprobadas por la Autoridad Presupuestaria (STAP-0811-94 de 20 de abril de 1994), reflejarían una diferenciación de un 35% entre una Serie y otra, siendo que mediante incrementos en el "plus" -ya existente en el ordenamiento jurídico y percibido por los Controladores de Tránsito Aéreo- denominado "Responsabilidad Compartida" (Decreto Ejecutivo No 18157-MOPT de 16 de mayo de 1988, publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 101 de 26 de mayo de ese mismo año), la Administración garantizaría el cumplimiento del acuerdo.*

(...)

6. Ante el desajuste que en la estructura salarial generó la reestructuración de las Clases que correspondían a la Serie de Técnicos en Operaciones Aeronáuticas, partir del 2000 el acuerdo de negociación perdió vigencia y actualidad. No obstante, y siguiendo la doctrina de los derechos adquiridos, la Administración debe seguir aplicando el mecanismo salarial, previamente aprobado por la Autoridad Presupuestaria, mientras ésta no sea modificada, tomando como referencia las Clases Ocupacionales que no han sido reestructuradas, ya que con ello se garantiza que los funcionarios que ejercen los cargos de Controladores de Tránsito

Aéreo, no sufrirán menoscabo alguno en su remuneración, manteniéndose así el derecho que les asiste para que se les aplique la fórmula que garantiza la diferenciación salarial.

(...)".

Lo anterior, generó que mediante el oficio número STAP-1307-2004 de 31 de agosto de 2004, la Autoridad Presupuestaría indicara lo siguiente:

"(...)

3. Que de conformidad con la opinión jurídica de la Procuraduría General de la República N°OJ-078-2004 del 28 de junio del presente año, las partes aceptan el hecho de que a partir del año 2000 se perdió el parámetro utilizado para establecer el salario de los controladores de tránsito aéreo, según el acta suscrita en mayo de 1994, por lo que es necesario fijar un nuevo parámetro, lo anterior conlleva la pérdida de vigencia del acuerdo N°3142 del 06 4 de mayo de 1994.
(...)

Por tanto, acuerda,

Acuerdo número 7223:
1. Con fundamento en el convenio de levantamiento de huelga suscrito el 11 de agosto del presente año entre los Controladores de Tránsito Aéreo, ARO/AIS y FIC se acuerda autorizar los siguientes porcentajes totales por concepto de responsabilidad compartida para los Controladores de Tránsito Aéreo de manera tal que los mismos incluyen los porcentajes aplicados actualmente más los porcentajes que surgen de la aplicación del nuevo parámetro salarial para los controladores de tránsito aéreo, manteniendo la estructura salarial vigente entre dichas clases. (...)

Por lo que mediante el oficio número URH-1141-2004, la Unidad de Recursos Humanos de la Dirección General, consulta sobre los montos porcentuales a reconocer; por lo que la Autoridad Presupuestaría da respuesta mediante el STAP-1282-2004 del 02 de setiembre del 2004, indicando que: ...sobre la necesidad de realizar un ajuste a la fórmula aplicada en el año 1994 para el cálculo de los salarios totales de las clases de los controladores de tránsito aéreo, a fin de que no se continúe arrastrando la diferencia porcentual dejada de percibir por los mismos... de lo descrito queda claro que la fórmula pactada en 1994 perdió vigencia en octubre del 2000, lo cual elimina por completo la posibilidad de que posterior a esa fecha se esté arrastrando alguna diferencia porcentual dejada de percibir por los controladores de tránsito aéreo.(...)

(El subrayado no es del original)

(xv) Año 2005: Mediante el artículo octavo de la sesión ordinaria 51-2005 de 27 de junio de 2005, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó el nuevo Manual de Puestos de la Unidad de Servicios Aeronáuticos.

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

ACTA No. 34-2025

Lo anterior fue ratificado, autorizado y comunicado a la Dirección General de Servicio Civil, por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria mediante el STAP-2010-05 de 21 de octubre del 2005, donde se incluyen los porcentajes salariales asignados para las clases de puesto de la Unidad de Navegación Aérea, de conformidad con el artículo 7 del decreto ejecutivo número 31709-H de 16 de marzo de 2004.

(xvi) Año 2006: Mediante el STAP-1721-2006 de 27 de junio de 2006, se da respuesta a los oficios números 061141, 061335 e información complementaria remitida en oficio 061623 todos de la Dirección General de Aviación Civil, en los cuales solicitan la creación de 28 plazas a utilizar en los procesos de emisión de Licencias, AVSEC-FAL y la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

> *"(...)*
>
> *Por tanto acuerda,*
>
> *Acuerdo número 7852:*
> *se autoriza la creación de un total de 28 plazas de las cuales 10 plazas serán por cargos fijos para ser utilizadas en los procesos de emisión de Licencias y AVSEC-FAL, y 18 plazas por servicios especiales para ser utilizadas en la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de acuerdo con el siguiente detalle:*
> *(...)*
> *B. (...)*
> *Las clases anteriores tendrán derecho al* ***reconocimiento del plus de Prohibición (40%) y anualidades.***
>
> *(...)".*

Como se evidencia en este oficio de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, para la creación de las nuevas plazas del área técnica, de los procesos de Licencias y AVSEC FAL, no se incluye el plus de Responsabilidad Compartida, ya que estas plazas no se encuentran incluidas en los decretos anteriores a esta fecha.

(xvii) Año 2008: Mediante el STAP-1937-2008 de 6 de octubre de 2008, se crea para la Unidad de Operaciones Aeronáuticas 2 plazas denominadas Inspector Estándar de Vuelo Helicópteros y se le reconoce los Pluses de Prohibición (40%), Carrera Técnica (25%) y Estándar de Vuelo (97%), manifestando que **el Plus de Responsabilidad compartida, no es reconocido a este puesto** de conformidad con la recomendación dada por la Unidad de Recursos Humanos de esta Dirección General, mediante el oficio número URH-OF-1143-2007, de conformidad con los decretos ejecutivos números 6982 y 18157-MOPT antes citados, y el acuerdo número 5744-2000 de 15 de febrero de 2000, comunicado en oficio número STAP-461-2000.

(xviii) Año 2010: La Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, mediante el oficio número STAP-0300-2010 de 8 de marzo de 2010, devolvió a la Dirección General de Aviación Civil el informe remitido sobre el Estudio Salarial para el Área Técnica, para que se atendieran los aspectos requeridos para la propuesta de un nuevo Manual de Puestos del Área Técnica, así mismo indica que se contemplaba la posibilidad de aplicar la responsabilidad compartida a 18 puestos que no lo percibían. Sin embargo, la STAP menciona en este oficio que el reconocimiento de este plus será resuelto en forma separada al estudio salarial presentado.

ACTA No. 34-2025

La Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, mediante el oficio número STAP-1320-2010 de 3 de agosto de 2010, informó que para emitir criterio sobre reconocimiento de los pluses responsabilidad compartida y de carrera técnica a diferentes plazas: (...) *En lo concerniente a la responsabilidad compartida indirecta, se observa que el cambio consiste en otorgar un 40% sobre su salario base al personal técnico aeronáutico, las áreas de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, Investigación de Accidentes e Incidentes, Seguridad y Facilitación (AVSEC-FAL), Licencias al Personal Aeronáutico, Certificación de Aeródromos, el Técnico en Documentación OACI, Servicios de Información Aeronáutica, en lugar de un 30%, además se aclara que los inspectores denominan estándares de vuelo conservarán un 30% por este rubro,* debían realizar ajustes al manual de puesto, por lo que fue devuelto en su momento para que se realizaran los estudios técnicos y legales sobre la procedencia del reconocimiento de dicho incentivo a cada puesto al que se le pretendía aplicar, para que dicho ente procediera al análisis y la emisión del criterio respectivo.

Sin embargo, de acuerdo con los documentos revisados, la información requerida para el trámite solicitado no fue remitida en su totalidad, ya que la Dirección General de Aviación Civil mediante el oficio número DGAC-DG-OF-2913-2010, la remitió parcialmente, ya que no se presentó el estudio técnico-legal, sino un criterio legal en términos generales, es decir, una justificación legal sin hacer referencia a cómo establecieron los nuevos porcentajes sobre el salario base solicitado (estudio técnico y legal). Es importante destacar que, independientemente del criterio técnico legal que emitiera la Dirección General de Servicio Civil, los montos de los porcentajes asignados a los pluses salariales son propios de las valoraciones salariales efectuadas por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda, ya que se asignan con base en los decretos aprobados y las recomendaciones de la Dirección General de Servicio Civil.

Posteriormente, se realizaron otras gestiones con el fin de lograr el reconocimiento del rubro a los otros funcionarios técnicos, entre ellas derogar el decreto ejecutivo número 18157-MOPT citado, ya que dicho incentivo fue creado únicamente para los controladores de tránsito aéreo (especialistas ATM), sin embargo mediante el oficio número STAP-2207-2010 de 17 de diciembre de 2010, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria comunicó que no se debía modificar o derogar el decreto ejecutivo número 18157-MOPT citado, ya que los demás funcionarios técnicos no ejercen dichos cargos, ni tienen como requisito obligatorio la licencia respectiva, por lo cual dicho trámite no lleva a lograr tal fin, es decir, el reconocimiento de esos pluses para los nuevos puestos que fueron creados en el 2010, para las áreas de Seguridad y Facilitación (AVSEC-FAL), Licencias al Personal Aeronáutico, Certificación de Aeródromos y el Técnico en Documentación OACI.

Confrontando lo indicado supra, en dicho oficio se indicó literalmente:

> "*En conclusión, no se estima necesario modificar o derogar el citado decreto.... Para aplicar a todos los funcionarios del área técnica los pluses salariales de carrera técnica y responsabilidad compartida bajo las mismas circunstancias que en la en la actualidad perciben los controladores aéreos hoy especialistas ATM, por cuanto el incentivo fue creado para estos últimos de manera que las clases que no ejercen funciones de controlador aéreo y no tienen como requisito obligatorio la licencia para ejercer como tales no quedan cubiertos por dicha norma o cualquier otra norma que establezca algún tipo de incentivo para ellos.*"

(El subrayado no es del original)

La solución recomendada en ese momento por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria a esta institución era crear o hacer un estudio técnico con la justificación y metodología que sustentara la creación o variación de los porcentajes de los pluses salariales de carrera técnica y responsabilidad compartida, así como el asidero técnico-legal de dichos incentivos, para poder ser reconocidos y aplicarlos a todos los funcionarios del área técnica.

(xix) Año 2011: La Dirección General de Aviación Civil, mediante oficio número DGAC-DG-OF-208-2011, solicitó ampliar el criterio otorgado mediante STAP-2207-2010 citado, criterio sobre el reconocimiento de los pluses salariales de responsabilidad compartida y carrera técnica para ser aplicado a todos los funcionarios del área técnica, insistiendo en modificar o derogar el decreto ejecutivo número 18157-MOPT, en mención.

Por lo anterior, se emitió el **STAP-1401-2011 de 11 de julio de 2011**, en el cual se indicó nuevamente que, el criterio de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda es que *no se debía modificar o derogar el decreto número 18157-MOPT*, citado.

Asimismo, indica que: ... *Esta Secretaría continúa esperando lo solicitado desde el 08 de marzo del 2010 y el 03 de agosto del 2010, respectivamente, mediante los oficios STAP 300-2010 y STAP 1320-2010.* Es decir, el estudio técnico para la creación o variación de los porcentajes de los pluses salariales de carrera técnica y responsabilidad compartida, y la justificación técnico-legal para dichos incentivos, con la salvedad por parte de la STAP de que una vez que se cuente con este manual y la información requerida de conformidad con la normativa vigente[1]/ procederá al análisis de la petición y la emisión del criterio respectivo.

Para atender esta solicitud la Unidad de Recursos Humanos requería que los diferentes procesos del Área de Servicios Aeronáuticos presentaran las modificaciones a sus respectivos manuales, ya que esta información es el insumo necesario para modificar el manual de puestos existente; sin embargo al aportar esta información en el mes de noviembre del año 2011, la misma no fue bien fundamentada ni justificada apropiadamente, por lo que fue devuelta al área técnica aeronáutica para que fueran corregidos los detalles de fondo a nivel de requisitos y la justificación técnica de las funciones que se realizan y que indiquen cuáles responsabilidades se han incrementado con respecto a las funciones descritas, de acuerdo con lo indicado en el oficio número DGAC-URH-OF-1070-2011 de 26 de julio de 2011, suscrito por el señor Luis Gutiérrez Cortés, entonces jefe de Recursos Humanos de la Dirección General de Servicio Civil, en ese momento.

(xx) Año 2012: Para atender las recomendaciones de la Autoridad Presupuestaria en cuanto a la valoración salarial del área técnica, la Unidad de Recursos Humanos elaboró un informe técnico:

-Documento DGAC-URH-INF-002-2012: **Estudio salarial Área Técnica DGAC**, de fecha 21 de setiembre del 2012, mediante el cual se homologaron los salarios de las clases de puesto de la Dirección General de Servicio Civil, con las clases de puestos de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador, para que esta

[1] / Se solicitó por parte de la STAP indicar el origen de los fondos presupuestarios para el pago de los pluses salariales a los puestos del área de Servicios Aeronáuticos, ya que inicialmente se pretendía utilizar el superávit de la institución, pero tal rubro no es posible de utilizar para el pago de salarios, ya que esto corresponde a un gasto ordinario.

revaloración salarial permitiera mantener y mejorar la equidad salarial interna y la competitividad salarial externa de los salarios del área técnica aeronáutica.

Este informe fue presentado ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el oficio número DGAC-DG-2073-2012 de 27 de setiembre de 2012, suscrito por el señor Jorge Fernández Chacón, entonces director general de Aviación Civil, según el oficio número CETAC-AC-1402-2012 de 26 de octubre de 2012, se acordó lo siguiente:

(...)

Instruir a la Dirección General para que con base en las conclusiones y recomendaciones contenidas en el informe DGAC-URH-INF-002-2012 referente al estudio salarial del área técnica de la Dirección General de Aviación Civil, se elabore un estudio financiero que contenga un análisis de la relación entre la planilla, la inversión, las posibles reasignaciones que se deben efectuar y cualquier otra variable financiera que se requiera considerar con el objeto que del mismo se permita obtener como resultado una certificación que garantice el cumplimiento de todos los compromisos financieros de la institución y el contenido de los recursos para cubrir el incremento salarial para el Área Técnica".

En este punto, debe tenerse en consideración que mediante el oficio número DGAC-DF-OF-01886-2013 de 8 de octubre de 2013, suscrito por la señora Magaly Vargas Hernández, entonces Directora Financiera de la Dirección General de Servicio Civil, se indica que tanto para ese periodo como para el 2014 el presupuesto no contempla ningún incremento o reserva para reajustes de salario del área técnica, ya que la institución maneja un límite de gasto, del cual se ajusta para la parte operativa y salarios contemplados, además "*que un aumento en salarios de esa magnitud afectaría en el total a invertir anualmente y se incrementaría el gasto en un 22%.*"

Lo anterior, ya que, de acuerdo con los cálculos efectuados por el área de planillas de la Unidad de Recursos Humanos, el monto que se requería para hacer frente al aumento salarial que incluía los pluses salariales a todos los funcionarios del área técnica correspondía a la suma anual de ¢ 1.916.152.396.00 (mil novecientos dieciséis millones trescientos noventa y seis mil colones con 00/100).

(xxi) Año 2013: Mediante el oficio número STAP-0893-2013 de 14 de mayo de 2013, la Secretaría Técnica ante una consulta de la Dirección General de Servicio Civil referente a reconsiderar el pago del incentivo de responsabilidad compartida y carrera técnica a todos los puestos del área técnica aeronáutica indicó en lo que interesa lo siguiente:

"(...)

Conclusiones:

1.Las consideraciones expuestas por la secretaría técnica en el punto 6 del oficio STAP- 2398-2012 se refirieron únicamente a verificar el cumplimiento de Directrices Presupuestarias y salariales, para dictaminar el presupuesto ordinario para el año 2013 conforme la normativa vigente.
(...)

2.La secretaría técnica al dictaminar el presupuesto ordinario de la entidad, realizó una verificación de directrices y no un estudio de clasificación y valoración de puestos, más bien tomó como base lo indicado por la Dirección General de Aviación Civil para referirse a los incentivos legales; es decir, que quien omitió referirse a los acuerdos como base legal para pagar los incentivos reiterados, fue la Dirección General de Aviación Civil (...)

10.La responsabilidad compartida es de aplicación para las clases de controladores aéreos según el Decreto N°18157-MOPT del 16 de mayo de 1988, así como para aquellas clases de los servicios aeronáuticos del Área Técnica que la Autoridad Presupuestaria mediante los siguientes acuerdos les concedió los incentivos:

(...)

Con fundamento en todo lo antes señalado esta secretaría técnica procede a modificar el punto 6 del oficio STAP-2398-2012 del 04 de noviembre del 2012 de manera tal que donde dice: ...

(...) se lea así: "(...) en cuanto a la aplicación de los pluses de responsabilidad compartida y carrera técnica a los funcionarios del Área Técnica proceden a las clases que se encuentran contempladas en el Decreto N°18157-MOPT del 16 de mayo de 1988, así como en los acuerdos No. 7613-2005, No.7839-2006, No.8534-2009, No.5239-1998, No.5907-2000, No.3089-1994, No.3142-1994, No.5907-2000, No.7223-2004, No.5744-2000, No.5875-2000, No.5953-2000 y No.633-1989, vigentes.

Asimismo, se le recuerda al Consejo y a la Dirección General de Aviación Civil que de existir algún puesto que se le haya reconocido el pago del plus de responsabilidad compartida sin estar contemplado en el decreto ejecutivo de repetida cita, ni en los acuerdos emitidos por el órgano colegiado mencionados en este informe queda a su entera responsabilidad realizar las diligencias pertinentes para ajustar a derecho dicha situación. (...)"

(El subrayado no es del original)

(xxii) Año 2014: Mediante el oficio número STAP-0822-2014 de 21 de abril de 2014, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria indicó Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, lo siguiente:

"(...)

Se observa entonces que a partir de la base que estableció el decreto ejecutivo N°18157-MOPT y del criterio técnico proveído por la Dirección General de Servicio Civil la Autoridad Presupuestaria con sustento en sus competencias y en los correspondientes estudios técnicos, ha autorizado la aplicación de los incentivos de responsabilidad compartida y carrera técnica a cargos que coincidan con las de las clases autorizadas para ser objeto de dichos pluses posibilidad que le brinda la propia dinámica que han tenido los puestos vinculados con el servicio aeronáutico a lo largo de los años.

No puede dejarse de lado el hecho de que los acuerdos de la Autoridad Presupuestaria al haberse tomado con base en las potestades legales que le asisten son actos administrativos que se encuentran plenamente incorporados a nuestro ordenamiento jurídico y que al día de hoy mantienen su vigencia.

(El subrayado no es del original)

(...)

También resulta pertinente traer a colación algunos aspectos del criterio legal de la unidad de asuntos jurídicos de esta dependencia, expuesto en el oficio STAP-2207-2010 del 17 de diciembre del 2010 que da respuesta a los oficios N° 709073 y 10035, sobre el reconocimiento de los pluses salariales de Responsabilidad Compartida y Carrera Técnica para ser aplicado a todos los funcionarios del área técnica, a saber:

(...)

El incentivo de responsabilidad compartida:

(...)

En su oportunidad, la Dirección General de Servicio Civil recomendó la ampliación del incentivo de responsabilidad compartida a clases no contempladas por el citado Decreto, mediante el informe número C 335-89.

Ahora bien, la Sala Constitucional mediante voto numero 2004-12632 de las 15:04 horas del 10 de noviembre del 2004, al resolver una acción de inconstitucionalidad promovida contra el artículo 3 del Decreto Ejecutivo número 18157-MOPT que nos ocupa, por violación a los principios de igualdad razonabilidad y proporcionalidad dispuso:

(...)

A juicio de los accionantes, al establecer el Decreto impugnado un incentivo salarial especial a favor de los controladores de tránsito aéreo, se les otorga un trato preferente en relación con el resto de los funcionarios del sector público, con lo cual, se discrimina dentro del rango de funcionarios públicos a unos sobre otros en sus condiciones salariales, vulnerándose el principio de igualdad constitucional. Al respecto, debe decirse que esta Sala ha considerado que en sí mismo no resulta discriminatorio establecer diferencias salariales, siempre y cuando ese trato diferente tenga un fundamento razonable, esto es, atienda a circunstancias particulares y objetivas que lo justifiquen. (...) Por lo dicho, en el caso que ahora se analiza, no considera esta Sala que el incentivo salarial sea injustificado. Hay, por el contrario, circunstancias fácticas objetivas y razonables, que por ende, no lo hacen arbitrario ni discriminatorio. Es de sobra conocido que los controladores aéreos son trabajadores que en virtud de la índole de las funciones que realizan, se ven sometidos a un gran estrés laboral

provocado por el alto grado de responsabilidad y concentración que conlleva la tarea de autorizar el aterrizaje y despegue de los aviones en los aeropuertos, evitando colisiones y procurando la fluidez del tráfico, desde los centros o torres de control. La labor de estos controladores es vital para la seguridad en el tráfico aéreo. De ahí que se estime que no es irrazonable que se otorgue un incentivo que ciertamente redundará en una mejor y más eficiente prestación del servicio. En la parte considerativa del Decreto se señala que las particulares condiciones en que los controladores de tránsito aéreo brindan el servicio de protección de vuelo, requieren que su situación laboral se juzgue con una óptica especial que tutele sus diferentes grados de dificultad y responsabilidad. ***Asimismo, se estima que la labor que desempeña el personal técnico aeronáutico de las ramas de operaciones, mantenimiento y de información aeronáutica, incide en el nivel de seguridad con que se efectúan las operaciones aéreas sobre el territorio nacional, razón por la cual debe reconocérseles la capacidad técnica con que las realizan. A juicio de esta Sala esas consideraciones resultan válidas para justificar el pago del incentivo a favor de estos trabajadores*** *y de ningún modo puede entenderse que se discrimine al resto de trabajadores del sector público, pues es claro que no todos se encuentran en circunstancias idénticas de responsabilidad y riesgo. En todo caso, no corresponde a este Tribunal determinar en qué casos deben establecerse incentivos salariales; sino, como se dijo, determinar si los mismos son irrazonables o desproporcionados, cosa que no ocurre en el supuesto examinado. (El subrayado no es del original).*

(...)

En conclusión, una vez realizado el estudio técnico para determinar la procedencia del reconocimiento de los pluses de carrera técnica y responsabilidad compartida al resto de clases de puestos del área técnica que aún no lo perciben se determinó que de previo es necesaria la actualización de los manuales de puestos vigentes aspecto que ha externado esta secretaría técnica en varias oportunidades y en lo que esa dirección ha coincidido de manera que de la naturaleza del trabajo responsabilidad consecuencia del error y requisitos de las clases solicitadas se desprenda que se encuentran en igualdad de condiciones que los que realizan funciones de controladores aéreos hoy denominados especialistas ATM".

(El subrayado no es del original)

En apego a lo anterior, mediante los oficios números 1721-14 y DGAC-DG-OF-1722-2014, la Dirección General de Aviación Civil solicitó reconsideración del oficio número STAP-0822-2014 citado, por lo que la Autoridad Presupuestaría, mediante el STAP-2557-2014 de 27 de octubre de 2014, en lo que interesa, indicó lo siguiente:

"(...) Si bien en su nota señala que los puestos del área técnica deben cumplir con los términos establecidos en los distintos anexos del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, para un adecuado ordenamiento de la gestión institucional *lo pertinente es que los mismos estén plasmados en los manuales de puestos.*

Por lo tanto, se mantiene lo externado en el oficio STAP-0822-2014."

(El subrayado no es del original)

Es importante destacar que los argumentos que mantiene la Autoridad Presupuestaria en el STAP-2557-2014 se refieren a las nuevas clases de puestos creadas para el Proceso de Licencias, Supervisor de la Seguridad de la Aviación Civil, Inspector Estándar de Vuelo Helicópteros, Proceso de AVSEC FAL y Proceso de Certificación de Aeródromos, ya que no se demuestra que estos puestos se encuentran dentro de las clases autorizadas para devengar los pluses de carrera técnica y responsabilidad compartida.

Año 2017: Mediante el oficio número DGAC-UGRH-OF-203-2017, la Unidad de Gestión de Recursos Humanos remitió al Consejo Técnico de Aviación Civil **el Manual Descriptivo de Clases de Puestos del Área Técnica**, el cual fue aprobado mediante el acuerdo 10 de la sesión ordinaria 18-2017 de 1° de marzo de 2017.

Este manual fue remitido a la Autoridad Presupuestaria, mediante el oficio número DGAC-RH-OF-291-2017 de 23 de marzo de 2017; sin embargo, fue devuelto sin aprobar mediante el STAP-0735-2017, de fecha 04 de mayo de 2017, suscrito por la señora Ana Miriam Araya, Directora Ejecutiva de esta Secretaria Técnica, con el argumento de que en el documento se identifican algunas inconsistencias que deberán ser atendidas antes de remitir nuevamente la propuesta de Modificación y Actualización del Manual Descriptivo de Puestos del área técnica aeronáutica de la Dirección General de Servicio Civil.

Además, a partir de la presentación de este manual, la STAP indica que de acuerdo con el artículo 20 de la Ley General de Aviación Civil, es a la Dirección General de Servicio Civil a quien le compete la aprobación de un régimen especial de salarios para este personal técnico que será nombrado por su experiencia y conocimientos en aviación civil y en las áreas afines a la competencia. (Nuestro el subrayado)

(xxiii) Año 2018: Entró en vigor la ley 9635, denominada Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, publicada el 3 de diciembre de 2018, en la cual señala en el caso de los pluses salariales en los artículos 54, 55, 56, lo siguiente:

> *"Artículo 54- **Conversión de incentivos a montos nominales fijos.***
> *Cualquier otro incentivo o compensación existente que a la entrada en vigencia de esta ley esté expresado en términos porcentuales, su cálculo a futuro será un monto nominal fijo, resultante de la aplicación del porcentaje al salario base a enero de 2018.*
>
> *Artículo 55- Reserva de ley en la creación de incentivos y compensaciones salariales La creación de incentivos o compensaciones, o pluses salariales **solo podrá realizarse por medio de ley**.*
>
> *Artículo 56- Aplicación de los incentivos, topes y compensaciones. Los incentivos, las compensaciones, los topes o las anualidades remunerados a la fecha de entrada en vigencia de la ley serán aplicados a futuro y **no podrán ser aplicados de forma retroactiva en perjuicio del funcionario** o sus derechos patrimoniales."*

(El resaltado no es del original)

Asimismo, mediante el oficio número DGAC-DG-OF-189-2018 de 30 de enero de 2018, la Dirección General de Aviación Civil remitió a la Secretaría Técnica el proyecto del Régimen Especial de Salarios (RES), en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 20 de la ley 5150 y resoluciones de la Corte Suprema de Justicia, ya que los funcionarios del Departamento de Seguridad Operacional presentaron la demanda sobre la obligatoriedad de la Administración de realizarles un régimen especial salarial, lo cual se inició con este proyecto, bajo expediente judicial número 14-001822-1027-CA-2.

C. Sobre los criterios técnicos emitidos por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos.

i. Informe técnico número DGAC-DFA-RH-OF-0137-2025 de 5 de marzo de 2025.

Mediante oficio número DGAC-DFA-RH-OF-0137-2025 de 5 de marzo de 2025, las señoras Sandra López Madrigal, jefa interina de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, e Ivonne Cubillo Nipote, encargada del Proceso de Gestión de las Relaciones Humanas y Sociales, emitieron un criterio técnico preliminar, indicando en lo que interesa o siguiente:

> *"(...)*
>
> *Debe indicarse sobre la parte normativa pertinente al Plus de Responsabilidad Compartida, con respecto a los argumentos esgrimidos por los funcionarios en su reclamo administrativo que las diferencias porcentuales señaladas entre el Departamento de Seguridad Operacional y el Departamento de Servicios de Navegación Aérea obedecen a la aplicabilidad de los decretos en su momento dictados por el ente rector, de los puestos excluidos del Régimen de Servicio Civil.*
> *Ahora bien, la Ley 9635 denominada Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, publicada el 03 de diciembre de 2018, señala en el caso de los pluses salariales en términos generales, misma normativa que es aplicable a todo el Estado, (puestos del Poder Ejecutivo), indicando lo siguiente:*
>
> *"Artículo 54- **Conversión de incentivos a montos nominales fijos.***
> *Cualquier otro incentivo o compensación existente que a la entrada en vigencia de esta ley esté expresado en términos porcentuales, su cálculo a futuro será un monto nominal fijo, resultante de la aplicación del porcentaje al salario base a enero de 2018.*
>
> *Artículo 55- Reserva de ley en la creación de incentivos y compensaciones salariales La creación de incentivos o compensaciones, o pluses salariales **solo podrá realizarse por medio de ley**.*
>
> *Artículo 56- Aplicación de los incentivos, topes y compensaciones. Los incentivos, las compensaciones, los topes o las anualidades remunerados a la fecha de entrada en vigencia de la ley serán aplicados a futuro y **no podrán ser aplicados de forma retroactiva en perjuicio del funcionario** o sus derechos patrimoniales.*

Por otra parte, la implementación del Régimen Especial Salarial, para los funcionarios del área técnica aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, se elaboró para reconocer a los funcionarios del Departamento de Seguridad Operacional, a que se les establezca un Régimen Especial de Salarios (RES), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley General de Aviación Civil N°5150 y sus reformas, y en acatamiento a lo ordenado en la Sentencia Judicial N°097-2015-IV del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda del 11 de setiembre del año 2015, así como la resolución N° 1139-F-S1-2017, de la Sala I de la Corte Suprema de Justicia, emitida el 09 de octubre de 2017, y la Sentencia N°345-2021, de fecha 29 de setiembre de 2021, emitida por el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda del II Circuito Judicial de San José, Etapa de Ejecución de Sentencia.

La propuesta salarial elaborada a través del RES, iba orientada a la ***no creación de nuevos incentivos salariales****, de conformidad con el artículo 3 del título III de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas: Ley N° 9635 del 3 de diciembre de 2018, aplicando los ya existentes y aprobados previamente de forma nominal, garantizando que esta propuesta salarial estuviera de conformidad con la normativa vigente, con la composición de salario base más componentes e incentivos adicionales.*

Toda la materia de empleo del sector público estará bajo la rectoría del Ministro o la Ministra de Planificación Nacional y Política Económica, quien deberá establecer, dirigir y coordinar las políticas generales así como definir los lineamientos y las normativas administrativas que tiendan a la unificación, simplificación y coherencia del empleo en el sector público, velando para que las instituciones del sector público respondan adecuadamente a los objetivos, las metas y las acciones definidas, estructura que está respaldada en la Ley de Salarios de la Administración Pública (Ley N° 2166 y sus reformas), la cual no permitía la implementación del salario único hasta tanto no estuviese aprobada una norma de rango legal que autorizara realizar estos cambios.

Se indica en los criterios técnicos que los salarios del sector público de Costa Rica se componían de salario base más pluses, para cada clase de puesto tipo, por lo que debía calcularse el porcentaje correspondiente a cada uno de estos rubros, ya que en el caso de los puestos del área técnica de la DGAC, éstos pluses difieren entre ellos y con esta información se calculó el salario base respectivo, que luego debe ser llevado a la escala salarial vigente y nominal en cumplimiento a la Ley 9635, citada.

Por otra parte, es importante destacar que la propuesta salarial elaborada a través del RES iba orientada a la ***no creación de nuevos incentivos salariales****, de conformidad con el artículo 3 del título III de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas: Ley N° 9635 del 3 de diciembre de 2018, aplicando los ya existentes y aprobados previamente de forma nominal.*

El Reglamento del Título III de la Ley Fortalecimiento de las Finanzas Públicas Ley N° 9635 del 3 de Diciembre de 2018, referente al Empleo Público, Decreto N° 41564-MIDEPLAN-H, fue creado por una necesidad de disponer lineamientos generales para la aplicación de las

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

ACTA No. 34-2025

disposiciones del Título III de la Ley N° 9635, citada, para lograr armonizar las restricción del gasto público, ***los derechos adquiridos*** *y las situaciones jurídicas consolidadas de los servidores, con el objetivo de posibilitar el normal funcionamiento de la carrera administrativa, así como procurar la eficiencia en la Administración Pública mediante el uso racional, transparente y austero de los recursos estatales.*

En dicha Ley se indica que las disposiciones del reglamento no tendrán efecto retroactivo y por lo tanto ***respetarán los derechos adquiridos*** *(los incentivos, sobresueldos,* ***pluses****, remuneraciones adicionales o cualquier otro de naturaleza equivalente) y situaciones jurídicas consolidadas previo a la entrada en vigencia de la Ley N° 9635. Mismos que han sido respetados a cabalidad, en el actuar de la Institución.*

Por lo que se mantuvieron los pluses que se encontraban vigentes para estos puestos, adecuándolos a la escala correspondiente al salario base, tal y como se explicó en el aparte de Metodología de dicho estudio del RES, indicando en este apartado los incentivos que conservaban los funcionarios técnicos aeronáuticos de la DGAC y que han sido aprobados por diferentes vías, como se mencionó la Ley N°6982, del 18 de diciembre 1984, (Plus de Prohibición), el Decreto Ejecutivo N°18157-MOPT del 16 de mayo de 1988 (Plus de Carrera Técnica), el Decreto No. 18157-MOPT, del 16 de mayo de 1988, (Plus de Responsabilidad Compartida) y el STAP-N°0461-2000 del 06 de marzo del 2000, (Plus de Inspección Estándares de Vuelo).

Es importante indicar que mediante La Ley Marco de Empleo Público de Costa Rica (LMEP), la cual entró en vigencia el 10 de marzo de 2023 se tiene por objetivo regular las relaciones laborales entre el Estado y sus servidores públicos. El reglamento de la LMEP desarrolla y precisa los principios y disposiciones de la ley, aplicables a los servidores públicos de los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, así como a las instituciones autónomas, semiautónomas y empresas estatales.

Asimismo, esta ley establece que toda nueva contratación de personal en el sector público, que se encuentra bajo su ámbito de cobertura, deberá efectuarse con una remuneración bajo el esquema de salario global, y será dispuesta por medio de directriz emitidas por MIDEPLAN, quedando la administración pública inhabilitada para realizar contrataciones bajo el esquema de salario compuesto.

Que las columnas salariales globales preparada por la Dirección General de Servicio Civil, con fundamento en el esquema de puntos de clasificación y valoración que históricamente se ha utilizado en los salarios base del régimen de Servicio Civil, establece una distribución de clases y salarios de ingreso según las familias contempladas en el artículo 13 de la Ley Marco de Empleo Público.

Aunado a lo anterior en materia de pluses salariales señala el reglamento de la LMEP lo siguiente:

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

ACTA No. 34-2025

***"Transitorio III. - Sobre nuevas contrataciones previas a la vigencia de la columna salarial global**. A partir de la entrada en vigor del presente reglamento y hasta que se emitan las resoluciones o actos, por parte de las autoridades competentes, que formalicen la nueva columna salarial global, las contrataciones de personas servidoras de nuevo ingreso, cuyos nombramientos sean en clases salariales que, previo a la vigencia de la Ley Marco de Empleo Público se encontraran en el esquema de salario compuesto, se remunerarán con una columna salarial global transitoria, la cual definirá remuneraciones globales sin pluses salariales y será dispuesta por medio de directriz de MIDEPLAN. Una vez que entre en vigor la nueva columna salarial global, las personas bajo este supuesto deberán ser trasladadas y remuneradas conforme a esta.*

Asimismo, se entenderán como incorporadas dentro de esta columna salarial global transitoria, las escalas salariales en esquema de salario único o global de las instituciones que, previo a la entrada en vigor de la Ley Marco de Empleo Público, cuenten con este esquema de remuneración. Por consiguiente, las instituciones con esquema de remuneración de salario único o global podrán seguir realizando sus nombramientos de personal bajo ese esquema hasta que entre en vigor la nueva escala salarial global.

La columna salarial global transitoria no será utilizada como referencia para la aplicación de salario global a las contrataciones previas a la entrada en vigor de la Ley Marco de Empleo Público. Por lo cual, no será utilizada para la aplicación del transitorio XI de esta Ley.

Las instituciones fuera del ámbito de rectoría de MIDEPLAN podrán aplicar esta misma medida transitoria de forma análoga, para lo cual, podrán definir sus columnas salariales globales transitorias.

III. Criterios Técnicos:

Criterio técnico emitido por el Proceso de Análisis y Documentación de Puestos.
*Mediante el oficio número DGAC-DFA-RH-OF-0136-2025 del 18 de febrero de 2025, el señor Ricardo Díaz Bermúdez, encargado d**el Proceso de Análisis y Clasificación de Puestos**, indica sobre el escrito presentado por los funcionarios firmantes del reclamo administrativo, en las conclusiones lo siguiente:*

(...)

CONCLUSIÓN:
A partir de la normativa y los elementos legales previamente analizados, se concluye lo siguiente:

El reclamo administrativo y las diferencias salariales señaladas entre el Departamento de Seguridad Operacional y el Departamento de Servicios de Navegación Aérea tienen su fundamento en la aplicabilidad histórica de los decretos que regían los puestos excluidos del

Régimen de Servicio Civil. Estas disposiciones, emitidas por el ente rector, fueron diseñadas para atender las particularidades funcionales de los puestos técnicos aeronáuticos, reconociendo la naturaleza especializada y las responsabilidades inherentes a estas posiciones.

Sin embargo, con la implementación de la Ley N° 9635, vigente desde diciembre de 2018, introduce principios clave sobre los incentivos salariales. En particular, establece la conversión de montos porcentuales en valores nominales fijos calculados con base en el salario de enero de 2018 (art. 54), prohíbe la creación de nuevos incentivos (art. 55) y protege los derechos adquiridos, al impedir la aplicación retroactiva de cambios en perjuicio de los funcionarios (art. 56). Siendo que en el contexto del Régimen Especial Salarial (RES) de los funcionarios técnicos de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), ***se ajustó la estructura salarial conforme a estos lineamientos, preservando los incentivos existentes en forma nominal y asegurando el cumplimiento de las disposiciones legales, sin crear nuevos beneficios adicionales.***

En lo que respecta al reconocimiento judicial y normativo del Régimen Especial Salarial, es a través de Diversas resoluciones judiciales, como la Sentencia N° 097-2015-IV y la Sentencia N° 345-2021, las que respaldan el derecho de los funcionarios técnicos aeronáuticos al establecimiento de un Régimen Especial de Salarios, conforme al artículo 20 de la Ley General de Aviación Civil N° 5150. Este régimen permitió el reconocimiento de las especificidades y responsabilidades del sector técnico aeronáutico y cumplió a cabalidad con la normativa vigente, incluyendo la Ley de Salarios de la Administración Pública.

Por último, señalar que la transición al Nuevo Régimen de Empleo Público, estipulado en la Ley Marco de Empleo Público, vigente desde marzo de 2023, regula las relaciones laborales en el sector público y establece disposiciones transitorias para nuevos nombramientos bajo un esquema de salario global. ***No obstante, garantiza la continuidad de los incentivos establecidos para los funcionarios que estaban bajo el esquema de salario compuesto previo a su vigencia****, en respeto a los principios de seguridad jurídica y derechos adquiridos.*

Así las cosas, el ajuste salarial implementado para los funcionarios técnicos aeronáuticos de la DGAC está alineado con la normativa nacional, las directrices de la Ley 9635, las resoluciones judiciales y los principios establecidos en la Ley Marco de Empleo Público.

Las diferencias salariales observadas responden a la estructura histórica y normativa de los incentivos aplicables a cada puesto. Estas han sido adecuadamente adaptadas al marco legal vigente, garantizando el respeto de los derechos adquiridos de los funcionarios y la seguridad jurídica en la aplicación de las disposiciones salariales, razón por la cual no se considera procedente el reclamo interpuesto por los servidores, en razón de que los porcentajes fijados en su momento fueron a través de Decretos fijados por el ente rector para la aplicación salarial específica conforme a cada clase.

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

ACTA No. 34-2025

(...)

Criterio técnico emitido por el Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones.
Mediante el oficio número DGAC-DFA-RH-OF-0149-2025 del 24 de febrero de 2025, la señora Noelia Villalobos Gutiérrez, encargada del Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones, indica sobre el escrito presentado por los funcionarios firmantes del reclamo administrativo, lo siguiente:

(...)

Los temas principales del documento son:
1. Solicitud de reconocimiento de la diferencia porcentual del "Plus de Responsabilidad Compartida" para el personal de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones en comparación con los del Departamento de Servicios de Navegación Aérea.

2. Argumentos y antecedentes legales que justifican la solicitud, incluyendo decretos y documentos de la Autoridad Presupuestaria.

3. Desigualdad salarial existente entre las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones y la Unidad de Control de Tránsito Aéreo.

4. Principio de igualdad y justicia salarial en la administración pública.

5. Petición de ajustes retroactivos para el reconocimiento del plus mencionado.

Nos referimos a los temas competencia del Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones:

1-Actualmente los funcionarios que firman el documento de solicitud de equiparación del reconocimiento del plus de Responsabilidad Compartida, reciben entre un 30% y un 40% equivalente a un monto nominal a partir del año 2018. Anexo Escala de Salarios Área Técnica.

El proceso de Gestión Documental y Remuneraciones únicamente aplica la escala de salarios del Área Técnica Aeronáutica donde están establecidos los diferentes componentes para cada clase de puesto, la revisión y actualización de los pluses salarias según su naturaleza no corresponde a este proceso.

2- Según consta en el expediente personal de algunos de los firmantes de la solicitud en el año 2015 el CETAC aprobó reclamos administrativos planteados por varios de los solicitantes para el reconocimiento del plus de Responsabilidad Compartida a las clases de Inspector Aeronavegabilidad 1, Inspector Aeronavegabilidad 2.

3-La Ley 9635 Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, establece un marco normativo que busca la sostenibilidad fiscal y la equidad en la distribución de los recursos públicos. En este contexto, es fundamental entender que dicha ley estableció que los pluses salariales pasarían a un monto nominal, y además se restringió la creación o ajuste de cualquier plus salarial, para efectos de la contención del gasto público y la equidad salarial.

4-Entendemos que existe una diferencia salarial que afecta al personal de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones en comparación con la Unidad de Control de Tránsito Aéreo. Sin embargo, tenemos entendido que con el Régimen Especial de Salarios para el Departamento de Seguridad Operacional se realizó un estudio donde se valoró los salarios de cada una de las clases de puesto de ese Departamento y de conformidad con el aval del CETAC y entes rectores se actualizaron los salarios compuestos vigentes a la fecha.

En conclusión, el Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones realiza la aplicación de pluses salariales nominales de conformidad con la escala de salarios del Área Técnica y no participa en la fijación de pluses salariales.

En cuanto a la intención de equiparación de dicho rubro salarial con el Departamento de Servicios de Navegación Área, es nuestro criterio que corresponde a una decisión que debe valorar los jerarcas institucionales y solicitar un estudio técnico donde se revise la naturaleza y razón de ser del plus salarial para determinar si el monto que se paga actualmente está acorde con el riesgo inherente a las funciones que desarrolla el personal de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas de conformidad con los lineamientos internacionales, y así contar con una base técnica que fundamente cualquier ajuste salarial que se requiera gestionar con las instituciones competentes.

Es importante exteriorizar como unidad encargada del recurso humano, la importancia de tener personas servidoras públicas y en el caso particular de los compañeros de Operaciones Aeronáuticas y Aeronavegabilidad bien remunerados en el país, ya que radica en varios aspectos cruciales para la Institución, los cuales son:

***1- Atracción y retención de talento**: Un salario competitivo atraerá a candidatos calificados y motivados a laborar para la DGAC, esto es de vital importancia, ya que, si no estaremos motivando a muchos funcionarios de ellos con experiencia y vocación a salir de la administración pública, por cuanto se estará remunerando mejor en la industria.*

***2- Motivación y compromiso:** Un salario adecuado es un incentivo para que las personas se desempeñen de manera eficiente y efectiva. El personal motivado y comprometido son más propensos a mantener altos estándares de conducta y ética en el cumplimiento de sus deberes.*

***3- Reducción de la corrupción**: Ofrecer salarios justos puede ayudar a reducir la tentación de involucrarse en prácticas corruptas. El personal con salarios insuficientes puede ser más susceptibles a comprometer su integridad.*

4- Mejora de la calidad de vida: *Salarios adecuados mejoran la calidad de vida de los funcionarios y sus familias. Esto puede conducir a un bienestar emocional y psicológico más sólido, lo que, a su vez, contribuye a un rendimiento laboral más efectivo y un menor estrés.*

Es decir en concordancia con el criterio del Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones ya que este categóricamente indica que: En cuanto a la intención de equiparación de dicho rubro salarial con el Departamento de Servicios de Navegación Área, es nuestro criterio que corresponde a una decisión que debe valorar los jerarcas institucionales y solicitar un estudio técnico donde se revise la naturaleza y razón de ser del plus salarial para determinar si el monto que se paga actualmente está acorde con el riesgo inherente a las funciones que desarrolla el personal de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas de conformidad con los lineamientos internacionales, y así contar con una base técnica que fundamente cualquier ajuste salarial que se requiera gestionar con las instituciones competentes.

Sin embargo, en análisis de todo lo anterior, se debe respetar la normativa citada ya que se promulgó para lograr armonizar las restricciones del gasto público, respetando los derechos adquiridos, la carrera administrativa de los funcionarios activos, así como procurar la eficiencia en la Administración Pública mediante el uso racional, transparente de los recursos estatales, por lo que el reclamo administrativo presentado por los funcionarios técnicos aeronáuticos (Unidad de Operaciones Aeronáuticas y la Unidad de Aeronavegabilidad) de la DGAC, no está alineado con la actual normativa nacional citada, para el empleo público, por lo que se rechaza dicha solicitud, hasta que exista el levantamiento de la normativa técnica antes citada.

Conclusiones:

1. Que con la entrada en vigencia de la Ley Marco de Empleo Público, la Ley 10159, se presentó una tabla de salarios globales, definitivos para las 7 familias salariales, indicadas en dicha ley.

2. Que todas las entidades y órganos bajo el ámbito de cobertura de la Ley Marco de Empleo Público y la Rectoría del Sistema General de Empleo Público, a cargo del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, deben aplicar la normativa referente al salario global, de conformidad con el artículo 36 del Reglamento N° 43952 -PLAN, de la Ley mencionada.

3. Que el ajuste salarial implementado para los funcionarios técnicos aeronáuticos de la DGAC está alineado con la normativa nacional, las directrices de la Ley 9635, las resoluciones judiciales y los principios establecidos en la Ley Marco de Empleo Público.".

4. Que las diferencias salariales observadas responden a la estructura histórica y normativa de los incentivos aplicables a cada puesto. Estas han sido adecuadamente adaptadas al marco legal vigente, garantizando el respeto de los derechos adquiridos de los funcionarios y la seguridad jurídica en la aplicación de las disposiciones salariales".

ii. Informe técnico número DGAC-DFA-RH-INF-020-2025 de 8 de mayo de 2025.

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

ACTA No. 34-2025

En oficio número DGAC-DFA-RH-OF-020-2025 de 8 de mayo de 2025, las señoras Sandra López Madrigal, jefa interina de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, e Ivonne Cubillo Nipote, encargada del Proceso de Gestión de las Relaciones Humanas y Sociales, remitieron a la Dirección General el documento titulado: " *Criterio técnico-legal referente al reclamo administrativo presentado por los funcionarios de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, solicitando equiparación de los porcentajes del Plus de Responsabilidad Compartida con el Departamento de Navegación Aérea (Controladores de Tránsito Aéreo), amparados en el Decreto Ejecutivo N°18157- MOPT del 16 de mayo de 1988, denominado "Clasificación y Asignación de Salarios para los Controladores de Tránsito Aéreo" y el Informe C-335-89 del 26 de octubre de 1989 de la Dirección General del Servicio Civil";* en el informe técnico número DGAC-DFA-RH-OF-020-2025 citado, se indicó en lo que interesa lo siguiente:

"(...)

D. Sobre la Procedencia legal de reconocer el incentivo denominado "responsabilidad compartida" antes del año 2018.

Como se indicó desde el año 1988, se reconoció a los funcionarios técnicos que contemplaba el Decreto Ejecutivo N°18157 MOPT del 16 de mayo de 1988, en su artículo 3, un incentivo salarial especial, para los Controladores de Tránsito Aéreo denominado Responsabilidad Compartida.

Posteriormente, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, amplió el reconocimiento de dicho incentivo para cubrir al personal técnico aeronáutico de las ramas de Operaciones, Mantenimiento, e Información Aeronáutica, debido a la recomendación y/o criterio emitido por la Dirección General de Servicio Civil en el informe 233, citado.

Es decir, en este punto, tanto los Controladores de Tránsito Aéreo y los Técnicos en Operaciones Aeronáuticas, los Técnicos en Aeronavegabilidad e Información Aeronáutica, empezaron a recibir el pago del reconocimiento del plus de responsabilidad compartida.

En el año 1994, los Controladores de Tránsito Aéreo y el Gobierno, establecieron nuevas negociaciones, producto de la huelga realizada por esto funcionarios que brindan el servicio de Navegación Aérea, logrando un acuerdo denominado "Acta de Negociación" del 4 de mayo de 1994, en el que se acuerda autorizar incrementos en los porcentajes del plus de "Responsabilidad Compartida" para los Controladores de Tránsito Aéreo, propuesta plasmada en el Manual Descriptivo de Puestos para las series de Controladores y Técnicos en Aeronáutica, decisión ratificada mediante acuerdo firme número 3142, tomado en Sesión Extraordinaria N° 02-94, celebrada el 06 de mayo de 1994, en el que se indicó:

"1. Con fundamento en el Acta de Negociación del 4 de mayo de 1994 entre el Gobierno de la República y los Controladores de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil, se acuerda autorizar los siguientes incrementos en los porcentajes de "Responsabilidad Compartida" para los Controladores de Tránsito Aéreo ...""
La Autoridad Presupuestaria, al amparo de sus competencias legales, emitió un acto administrativo mediante el cual, además de reconocer los términos del documento firmado

CONSEJO TÉCNICO AVIACIÓN CIVIL
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITO

ACTA No. 34-2025

por las Autoridades Superiores del Gobierno y de SITECNA, denominó "Acta de Negociación", autorizó la actualización en el "Plus Salarial de Responsabilidad Compartida" al amparo de lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No 18157-MOPT de 16 de mayo de 1988, con el fin de hacer efectivo el mecanismo establecido en dicha negociación, confiriendo así derechos subjetivos a los funcionarios.

Es decir, no se pactaron cambios en la estructura salarial (series o clases), ni se crearon pluses salariales nuevos o adicionales, sino lo que se pactó fue la aplicación de un mecanismo mediante el cual las estructuras salariales, previamente aprobadas por la Autoridad Presupuestaria, reflejarían una diferenciación de un 35% entre una serie y otra.

Esto se logra mediante un parámetro comparativo inicial, entre las Clases que componían la Serie de Controladores de Tránsito Aéreo, con respecto a las Clases de las Series de Técnicos en Operaciones Aeronáuticas y Técnicos en Aeronavegabilidad, y a partir del cual, en forma ascendente, se aplicaría la diferencia salarial acordada.

El parámetro de comparación se aplicó sin inconvenientes hasta el principio del año 2000, ya que, en esa época, y ante una reestructuración salarial, se generaron cambios en las Clases que componían la Serie de Técnicos en Operaciones Aeronáuticas, por lo que a partir de esos cambios el acuerdo de negociación perdió vigencia. (Oficio No. OJ-078-2004 del 28 de junio de 2024 de la Procuraduría General de la República).

No obstante, y siguiendo la doctrina de los derechos adquiridos, la Administración siguió aplicando el mecanismo salarial, previamente aprobado por la Autoridad Presupuestaria, mientras eso no fuera modificado, garantizando que los funcionarios, no sufrirían deterioro alguno en su remuneración, manteniéndose así el derecho que les asiste para que se les aplicara la fórmula que garantizaba la diferenciación salarial, antes descrita.

Todo lo anterior fue aprobado por la Autoridad Presupuestaria mediante el oficio STAP-1016-94 de 6 de mayo de 1994, al amparo de sus competencias legales; por consiguiente, emitió un acto administrativo válido y eficaz, conforme al ordenamiento jurídico.

Los Controladores de Tránsito Aéreo, en el año 2004 solicitaron se les realizaran las actualizaciones correspondientes en los salarios de conformidad con el acta de Negociación de 1994, por lo que llevaron a cabo otra huelga laboral. Posteriormente las negociaciones se realizaron con el Estado, la DGAC y el Sindicato de Técnicos en Navegación Aérea (SITECNA), para lo cual la Autoridad Presupuestaría realizó consulta sobre el tema a la Procuraduría General de la República, la cual mediante opinión jurídica N°OJ-078-2004 del 28 de junio del 2004, indica en lo que interesa:

(...)

2. El acuerdo a que se llegó en esa negociación no autoriza cambio alguno en la estructura salarial de las Series o Clases Ocupacionales vigentes al momento de suscribirse el

documento, ni tampoco creó un "plus salarial" nuevo o adicional. Lo que se pactó fue la aplicación de un mecanismo mediante el cual las estructuras salariales, previamente aprobadas por la Autoridad Presupuestaria (STAP-0811-94 de 20 de abril de 1994), reflejarían una diferenciación de un 35% entre una Serie y otra, siendo que mediante incrementos en el "plus" -ya existente en el ordenamiento jurídico y percibido por los Controladores de Tránsito Aéreo- denominado "Responsabilidad Compartida" (Decreto Ejecutivo No 18157-MOPT de 16 de mayo de 1988, publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 101 de 26 de mayo de ese mismo año), la Administración garantizaría el cumplimiento del acuerdo.

(...)

6. Ante el desajuste que en la estructura salarial generó la reestructuración de las Clases que correspondían a la Serie de Técnicos en Operaciones Aeronáuticas, partir del 2000 el acuerdo de negociación perdió vigencia y actualidad. No obstante, y siguiendo la doctrina de los derechos adquiridos, la Administración debe seguir aplicando el mecanismo salarial, previamente aprobado por la Autoridad Presupuestaria, mientras ésta no sea modificada, tomando como referencia las Clases Ocupacionales que no han sido reestructuradas, ya que con ello se garantiza que los funcionarios que ejercen los cargos de Controladores de Tránsito Aéreo, no sufrirán menoscabo alguno en su remuneración, manteniéndose así el derecho que les asiste para que se les aplique la fórmula que garantiza la diferenciación salarial.

Lo anterior, generando que la Autoridad Presupuestaría, mediante el oficio número STAP-1307-2004 del 31 de agosto del 2004, indicara:

(...)

3. Que de conformidad con la opinión jurídica de la Procuraduría General de la República N°OJ-078-2004 del 28 de junio del presente año, las partes aceptan el hecho de que a partir del año 2000 se perdió el parámetro utilizado para establecer el salario de los controladores de tránsito aéreo, según el acta suscrita en mayo de 1994, por lo que es necesario fijar un nuevo parámetro, lo anterior conlleva la pérdida de vigencia del acuerdo N°3142 del 06 4 de mayo de 1994.
(...)
Por tanto, acuerda,

Acuerdo número 7223:

1. Con fundamento en el convenio de levantamiento de huelga suscrito el 11 de agosto del presente año entre los Controladores de Tránsito Aéreo, ARO/AIS y FIC se acuerda autorizar los siguientes porcentajes totales ***por concepto de responsabilidad compartida*** *para los* ***Controladores de Tránsito Aéreo*** *de manera tal que los mismos incluyen los porcentajes aplicados actualmente más los porcentajes que surgen de la aplicación del nuevo parámetro salarial para los controladores de tránsito aéreo, manteniendo la estructura salarial vigente entre dichas clases.*

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

ACTA No. 34-2025

(...)

Por lo que mediante el oficio número URH-1141-2004, la Unidad de Recursos Humanos de la Dirección General, consulta sobre los montos porcentuales a reconocer; a lo que la Autoridad Presupuestaria da respuesta mediante el STAP-1282-2004 del 02 de setiembre del 2004, indicando que:

...sobre la necesidad de realizar un ajuste a la fórmula aplicada en el año 1994 para el cálculo de los salarios totales de las clases de los controladores de tránsito aéreo, a fin de que no se continúe arrastrando la diferencia porcentual dejada de percibir por los mismos... de lo descrito queda claro que la fórmula pactada en 1994 perdió vigencia en octubre del 2000 lo cual elimina por completo la posibilidad de que posterior a esa fecha se esté arrastrando alguna diferencia porcentual dejada de percibir por los controladores de tránsito aéreo.

Mediante el oficio STAP-1307-2004 del 31 de agosto del 2004, de la Secretaría Técnica en el cual se estableció que la aplicación de los pluses de responsabilidad compartida a los funcionarios del Área Técnica de la Dirección General de Aviación Civil debía ser de conformidad con el acuerdo 7223, "... que indicó en ese momento que el nuevo parámetro salarial del controlador de tránsito aéreo 1, surge del resultado del promedio de los salarios brutos del inspector de operaciones terrestres y el inspector de aeronavegabilidad 1, más un incremento de un 29% sobre ese resultado el cual se reflejará en el plus de responsabilidad compartida y no en la base". Asimismo, se indica que un nuevo parámetro salarial se podrá permitir con un estudio de revaloración y o recalificación de los puestos de los Controladores de Tránsito Aéreo de la Dirección General.

En los años posteriores, la Administración continúo pagando el plus de responsabilidad compartida a los controladores aéreos de acuerdo con el citado "convenio de levantamiento de huelga" con los porcentajes indicados en el mismo e incluyéndolo a los puestos del área de operaciones y aeronavegabilidad en los porcentajes aprobados por la STAP, argumentando que el incentivo fue creado para reconocer el riesgo que corren estos funcionarios en su relación directa con los pilotos aviadores durante el vuelo, despegue y aterrizajes de las aeronaves y los porcentajes aprobados para los puestos los controladores aéreos obedecen al nivel de riesgo y consecuencia del error que sus funciones implican, no así para el personal técnico aeronáutico que realiza tareas técnico administrativas, por lo que sus porcentajes son diferentes, sin que esto sea considerado una desigualdad, más bien se evidencia la diferencia en la naturaleza de las funciones asignadas a cada puesto.

En el año 2013, el oficio STAP-0893-2013 del 14 de mayo del 2013, de la Secretaría Técnica estableció que la aplicación de los pluses de responsabilidad compartida y carrera técnica a los funcionarios del Área Técnica de la Dirección General de Aviación Civil venían de las clases que se encontraban contempladas tanto en el Decreto Ejecutivo N°18157-MOPT del 16 de mayo de 1988, así como en los acuerdos de la Autoridad Presupuestaria No. 7613-2005, No.7839-2006, No.8534-2009, No.5239-1998, No.5907-2000, No.3089-1994, No.3142-1994,

No.5907-2000, No.7223-2004, No.5744-2000, No.5875-2000, No.5953-2000 y No.633-1989. Por lo que no se podían variar, ni reconocer estos pluses a otros puestos del área técnica aeronáutica, ya que no se encuentra permitido por norma.

Continuando con la descripción de los hechos y su potencial, mediante el oficio STAP-0822-2014 del 21 de abril del 2014, la Secretaría Técnica estableció que para valorar el posible reconocimiento del plus de responsabilidad compartida a los funcionarios del Área Técnica de la DGAC que no tenían ese beneficio, por ser puestos de reciente creación, podía gestionarse mediante la actualización de los Manuales de Puestos, indicando la naturaleza, responsabilidad, consecuencia de errores, y requisitos del trabajo, ya que no existía justificación técnica-legal para efectuarlo al no estar incluidos en los decretos vigentes.

Asimismo, mediante el oficio STAP-2557-2014 del 27 de octubre del 2014, la Secretaría Técnica también manifestó: Si bien en su nota señala que los puestos del área técnica deben cumplir con los términos establecidos en los distintos anexos del convenio sobre aviación civil internacional, para un adecuado ordenamiento de la gestión institucional lo pertinente es que los mismos estén plasmados en los manuales de puestos. Criterio reiterado mediante el oficio STAP-2575-2014 del 30 de octubre del 2014.

En resumen, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, para otorgar dichos beneficios a los funcionarios técnicos de esta Dirección General, solicitó un análisis técnico-legal, para el estudio respectivo que permitiera valorar si esos nuevos puestos de los nuevos procesos de Licencias, Supervisión de Aeródromos y AVSEC FAL cumplían con los requisitos o parámetros, que permitieran un reconocimiento del plus que nos ocupa.

Como se observa en la trazabilidad de los actos llevados a través de los años, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, en varias ocasiones, le manifestó a la Dirección General de Aviación Civil, que para poder reconocer pluses a los nuevos puestos que fueron creados posterior a la norma vigente, debían estar contemplados en el Manual de Puestos del área técnica, ya que en este instrumento técnico que realiza la descripción de las condiciones organizacionales, que permitirían crear valoraciones salariales, de conformidad con sus funciones y responsabilidades.

En este sentido, no existió la posibilidad de equipararlos con las funciones de los Controladores de Tránsito Aéreo, sobre todo porque la naturaleza de las funciones y las condiciones organizacionales son muy diferentes. En este punto es importante retomar lo indicado en el informe IT-004-2005, del 16 de setiembre de 2005, de la DGSC, donde se establece una diferenciación entre el personal denominado Controladores de Tránsito Aéreo y el personal Técnico Aeronáutico; además de que se recomienda que sea la Autoridad Presupuestaria la que establezca la escala salarial que regirá para este personal técnico administrativo relacionado directamente con la labor aeronáutica de vigilancia.

Así las cosas, el reconocimiento del plus salarial reclamado al que reiteradamente hemos hecho referencia, está vigente para los funcionarios que posean el salario compuesto, no así

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

ACTA No. 34-2025

para los salarios globales actuales y como tal, forma parte del bloque de legalidad administrativo y financiero de conformidad con en el Decreto Ejecutivo N°18157-MOPT del 16 de mayo de 1988, así como en los acuerdos de la Autoridad Presupuestaria No. 7613-2005, No.7839-2006, No.8534-2009, No.5239-1998, No.5907-2000, No.3089-1994, No.3142-1994, No.5907-2000, No.7223-2004, No.5744-2000, No.5875-2000, No.5953-2000 y No.633-1989, que para todos los efectos, ha de respetar la Administración.

Posteriormente, en el año 2018, entró en vigencia la Ley 9635, denominada Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, publicada el 03 de diciembre de 2018, en la cual señala en el caso de los pluses salariales en términos generales, en los artículos 54, 55, 56, indican lo siguiente:

"Artículo 54- ***Conversión de incentivos a montos nominales fijos.***
Cualquier otro incentivo o compensación existente que a la entrada en vigencia de esta ley esté expresado en términos porcentuales, su cálculo a futuro será un monto nominal fijo, resultante de la aplicación del porcentaje al salario base a enero de 2018.

Artículo 55- Reserva de ley en la creación de incentivos y compensaciones salariales La creación de incentivos o compensaciones, o pluses salariales ***solo podrá realizarse por medio de ley****.*

Artículo 56- Aplicación de los incentivos, topes y compensaciones. Los incentivos, las compensaciones, los topes o las anualidades remunerados a la fecha de entrada en vigencia de la ley serán aplicados a futuro y ***no podrán ser aplicados de forma retroactiva en perjuicio del funcionario*** *o sus derechos patrimoniales.*

Por otra parte, debe revelar para conocimiento de los lectores que esta Ley 9635, no influye ni cambia los porcentajes en materia de pluses de quienes los perciben, pero se considera de importancia para el contexto de los actos de la administración a través del tiempo, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley General de Aviación Civil N°5150 y sus reformas, y en acatamiento a lo ordenado en la Sentencia Judicial N°097-2015-IV del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda del 11 de setiembre del año 2015, así como la resolución N°1139-F-S1-2017, de la Sala I de la Corte Suprema de Justicia, emitida el 09 de octubre de 2017, y la Sentencia N°345-2021, de fecha 29 de setiembre de 2021, emitida por el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda del II Circuito Judicial de San José, Etapa de Ejecución de Sentencia, se creó el Régimen Especial de Salarios (RES), para los funcionarios del área técnica aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, que mantienen salarios compuestos, definido por un salario base más los componentes salariales adicionales, fundamentados en la normativa vigente sobre salarios de la Administración Pública.

Es importante destacar que la propuesta salarial elaborada a través del RES para los funcionarios del Departamento de Seguridad Operacional fue orientada a no crear nuevos incentivos salariales, de conformidad con el artículo 3 del título III de la Ley de

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

ACTA No. 34-2025

Fortalecimiento de las Finanzas Públicas: Ley N° 9635 del 3 de diciembre de 2018, pero aplicando los ya existentes de forma nominal, tal y como fue previsto en la normativa vigente.

De conformidad con lo antes descrito, se debe concluir hasta esta fecha, que el reconocimiento, actualización o cambios en los pluses de los funcionarios del área técnica, eran factibles de conformidad con las indicaciones de la Autoridad Presupuestaria, ya que son puestos excluidos del Régimen de Servicio Civil, es decir, que para poder reconocer pluses a los funcionarios, estos debían estar fundamentados en las condiciones que se indican en el Manual Descriptivos de Puestos, en referencia a las condiciones organizacionales del mismo, ya que este insumo es base para el estudio de valoración salarial.

Sin embargo, la Secretaria Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda se apartó de este proceso, en vista de las sentencias judiciales promovidas por los funcionarios técnico-administrativos de Operaciones y Aeronavegabilidad que abogaron la pertinencia de la aplicación del artículo 20 de la Ley 5150, solicitando la creación de un Régimen Especial de Salarios, lo cual fue validado en las sentencias antes citadas.

Lo anterior quedó evidenciado en el oficio STAP-0426-2018, del 20 de abril del 2018, suscrito por la señora Ana Miriam Araya Porras, Directora Ejecutiva de esa Secretaria Técnica, donde indica lo siguiente:

"De conformidad con lo indicado y al existir un mandato de Ley, además de la Sentencia N°097-2015-IV, para conformar un "Especial Régimen Salarial" para el área técnico-administrativa de la Dirección General de Aviación Civil, que deberá ser aprobado por la Dirección General de Servicio Civil, resulta improcedente que sea la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, quien analice la "Modificación y Actualización al Manual Descriptivo de Puestos del Área Técnica de la Dirección General de Aviación Civil.

Así las cosas, el Régimen Especial de Salarios (RES), para los funcionarios técnico-administrativos de la DGAC, del Departamento de Seguridad Operacional fue aprobado por el Área de Organización del Trabajo y Compensaciones de la Dirección General de Servicio Civil, tal y como fue previsto en el artículo 20 de la Ley 5150 y sus reformas, por lo que mediante la resolución de Clasificación de Puestos DGAC-DFA-RH-RES-85-2022, de fecha 25 de octubre del 2022 se aplican los nuevos salarios compuestos a estos funcionarios, con un rige a partir del 01 de agosto de 2022.

A continuación, se adjunta escala salarial como prueba del reconocimiento del pago del plus de responsabilidad compartida de conformidad, con lo indicado por el PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL Y REMUNERACIONES-PLANILLAS, salarios a partir del 01/01/2020, resolución DG-003-2020 con fecha 07/01/2020, además del STAP-1601-2022 de fecha 28 de octubre 2022 con base en el Informe Técnico DGAC-DFA-RH-INF-008-2022 y aprobado mediante Oficio AOTC-OF-044-2022 de la Dirección General de Servicio Civil:

(...)

E. Sobre la Procedencia legal de reconocer el incentivo denominado responsabilidad compartida después del año 2018.

En primera instancia se debe manifestar que toda la materia de empleo del sector público está bajo la rectoría del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) quien debe establecer, dirigir y coordinar las políticas generales así como definir los lineamientos y las normativas administrativas que tiendan a la unificación, simplificación y coherencia del empleo en el sector público, velando para que las instituciones del sector público respondan adecuadamente a los objetivos, las metas y las acciones definidas en la Ley de Salarios de la Administración Pública (Ley N° 2166 y sus reformas).

Ahora bien, los cambios o limitaciones en las gestiones del Gobierno fueron implementadas mediante la entrada en vigencia la Ley N° 9635 denominada Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, publicada en el Alcance 202 de La Gaceta el 4 de diciembre del año 2018, y con ello una serie de medidas para la contención del gasto que afectaron directamente al sector público y en las cuales se asignan responsabilidades a los jerarcas administrativos de estas instituciones. La Ley señala en el caso de los pluses salariales, en términos generales, que los pluses existentes a la entrada en vigencia de esa ley, a futuro se deben calcular mediante un monto nominal fijo, y que la creación de incentivos y compensaciones o pluses salariales solo podrán crearse por ley. Sin embargo, los ya aplicados seguirán a futuro, sin perjuicio del funcionario o sus derechos patrimoniales.

También en aplicación el Reglamento del Título III de la Ley Fortalecimiento de las Finanzas Públicas Ley N° 9635 del 3 de Diciembre de 2018, referente al Empleo Público, Decreto N° 41564-MIDEPLAN-H, fue creado por una necesidad de disponer lineamientos generales para la aplicación de las disposiciones del Título III de la Ley N° 9635, citada, para lograr armonizar las restricción del gasto público, los derechos adquiridos y las situaciones jurídicas consolidadas de los servidores, con el objetivo de posibilitar el normal funcionamiento de la carrera administrativa, así como procurar la eficiencia en la Administración Pública mediante el uso racional, transparente y austero de los recursos estatales.

Con base en lo anterior, se evidencia que los pluses y/o los incentivos para estos puestos que conservaban los funcionarios técnicos aeronáuticos de la DGAC, se mantuvieron, adecuándolos a la escala correspondiente al salario base, mismos que han sido aprobados por diferentes vías, como se mencionó en lo que interesa, en el Decreto No. 18157-MOPT del 16 de mayo de 1988, (Plus de Responsabilidad Compartida) y los criterios y autorizaciones otorgadas por la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda.

También debe indicarse que la Ley de Salarios de la Administración Pública (Ley N° 2166 y sus reformas), no permitía la implementación del salario único hasta tanto no estuviese aprobada una norma de rango legal que autorizara realizar estos cambios, por lo que se creó la Ley Marco de Empleo Público de Costa Rica (LMEP), la cual entró en vigencia el 10 de marzo de 2023, la cual tiene por objeto regular las relaciones laborales entre el Estado y sus servidores públicos. El reglamento de la LMEP desarrolla y precisa los principios y

disposiciones de la ley, aplicables a los servidores públicos de los 3 poderes del Estado, así como a las instituciones autónomas, semiautónomas y empresas estatales.

La transición al Nuevo Régimen de Empleo Público, estipulado en la Ley Marco de Empleo Público, vigente desde el 10 de marzo de 2023, ***garantiza la continuidad de los incentivos establecidos para los funcionarios que estaban bajo el esquema de salario compuesto previo a su vigencia****, en respeto a los principios de seguridad jurídica y derechos adquiridos. En el caso de los funcionarios que ingresaron posterior a dicha fecha, se les reconoce el salario global con las 2 resoluciones dictadas el efecto (Marzo y Septiembre de 2023).*

Ahora bien, retomando el motivo de este criterio, siendo este el reclamo administrativo presentado por los funcionarios de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, solicitando equiparación de los porcentajes del Plus de Responsabilidad Compartida de ellos con el Departamento de Navegación Aérea (Controladores de Tránsito Aéreo), amparados en el Decreto Ejecutivo N°18157- MOPT del 16 de mayo de 1988, denominado "Clasificación y Asignación de Salarios para los Controladores de Tránsito Aéreo" y el Informe C-335-89 del 26 de octubre de 1989 de la Dirección General del Servicio Civil, se debe manifestar que los pluses actualmente aplicados a los funcionarios de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad e Información Aeronáutica, no pueden ser modificados de conformidad con la normativa vigente.

Como se ha venido desarrollando las diferencias salariales señaladas entre el Departamento de Seguridad Operacional y el Departamento de Servicios de Navegación Aérea, tienen su fundamento en la aplicabilidad histórica del Decreto Ejecutivo N°18157- MOPT supracitado, y los criterios de la Autoridad Presupuestaria emitidos en su momento, competencia indiscutible por esta Administración, que regían para los puestos excluidos del Régimen de Servicio Civil.

Estas disposiciones, emitidas por el ente rector, fueron diseñadas para atender las particularidades funcionales de los puestos técnicos aeronáuticos, bajo el amparo de las justificaciones o criterios técnico-legales que permitían un análisis y posible aprobación siempre bajo el amparo de la normativa vigente aplicable, en el entendido de la diferencia que existe entre las funciones propias de los Departamentos de Seguridad Operacional y el Departamento de Servicios de Navegación Aérea, en virtud de la naturaleza de las actividades y la consecuencia del error que son inherentes a las clases de puesto de estos funcionarios.

Como se indicó en todo el desarrollo de los actos de la Administración, cualquier modificación del plus salarial denominado Responsabilidad Compartida en la actualidad, estaría fuera del marco Legal, ya que como se ha mencionado la entrada en vigencia la Ley N°9635, negó está posibilidad.

Así las cosas, el ajuste salarial implementado para los funcionarios técnicos aeronáuticos de la DGAC está alineado con la normativa nacional, las directrices de la Ley 9635, las resoluciones judiciales y los principios establecidos en la Ley Marco de Empleo Público.

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

ACTA No. 34-2025

Las diferencias salariales observadas responden a la estructura histórica y normativa de los incentivos aplicables a cada puesto. Estas han sido adaptadas al marco legal vigente, garantizando el respeto de los derechos adquiridos de los funcionarios y la seguridad jurídica en la aplicación de las disposiciones salariales, razón por la cual no se considera procedente el reclamo interpuesto por los servidores, en razón de que los porcentajes fijados en su momento fueron a través de Decretos y autorizaciones fijadas por el ente rector para la aplicación salarial específica, conforme a cada clase de puesto de los funcionarios ubicados en las diferentes áreas técnicas aeronáuticas, por lo que no se puede denominar como una desigualdad salarial, sino que tales diferencias porcentuales obedecen a los montos acordados entre los diferentes actores que formaron parte de las negociaciones salariales que se describen en este documento.

Asimismo la situación que perciben los funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas y la Unidad de Aeronavegabilidad, como una discrepancia salarial que afecta a los puestos técnico administrativos de la DGAC, fue solventada como se indicó supra, mediante la creación del Régimen Especial de Salarios que se implementó en concordancia con lo estipulado en el artículo 20 de la Ley 5150 y sus reformas y ordenada por nuestros Juzgadores, al amparo de la solicitud de estos mismos funcionarios.

- ***Conclusiones:***

1. *Mediante el Decreto Ejecutivo N°18157- MOPT del 16 de mayo de 1988, denominado "Clasificación y Asignación de Salarios para los Controladores de Tránsito Aéreo", se creó para los Controladores de Tránsito Aéreo, un incentivo salarial especial, en virtud del riesgo inherente a las funciones que desarrollan, y que se denominó responsabilidad compartida, el cual se reconoció a partir del 1° de julio de 1988.*

2. *Que el Informe C-335-89 del 26 de octubre de 1989 de la Dirección General del Servicio Civil, autorizó el reconocimiento del incentivo responsabilidad compartida a los técnicos aeronáuticos de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad e Información Aeronáutica que no se encontraban cubiertos por el decreto Ejecutivo N°18157- MOPT de cita.*

3. *Que con fundamento en el Acta de Negociación del 4 de mayo de 1994 entre el Gobierno de la República y los Controladores de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil, se emitió el acuerdo número 3142 tomado en sesión extraordinaria N° 02-94, celebrada el 06 de mayo de 1994, en el que se acordó autorizar el Manuales descriptivos de Puestos para las series de Controladores y Técnicos en Aeronáutica, en el cual se incrementaban los porcentajes de "Responsabilidad Compartida" únicamente para los Controladores de Tránsito Aéreo.*

4. *Que en el año 2004, se generó un nuevo conflicto laboral entre el Gobierno y el Sindicato de Técnicos en Navegación Aérea (SITECNA), referente a la aplicación del acuerdo del año 1994, ya que no se estaban realizando las actualizaciones acordadas en los salarios.*

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

ACTA No. 34-2025

5. *Que el la Autoridad Presupuestaría, mediante el oficio número STAP-1307-2004 del 31 de agosto del 2004, manifestó que, a partir del año 2000, se disipó el parámetro utilizado para establecer el salario de los controladores de tránsito aéreo, según el acta suscrita en mayo de 1994, generando la invalidez del acuerdo N°3142 del 06 de mayo de 1994.*

6. *Que la Procuraduría General de la República, mediante opinión jurídica N°OJ-078-2004 del 28 de junio del 2004, indicó que el acuerdo a que se llegó en la negociación de 1994, no autorizaba cambio alguno en la estructura salarial de las Series o Clases Ocupacionales, ni tampoco creó un "plus salarial" nuevo o adicional.*

7. *Que el acuerdo de 1994 fue la aplicación de un mecanismo mediante el cual las estructuras salariales, previamente aprobadas por la Autoridad Presupuestaria (STAP-0811-94 de 20 de abril de 1994), reflejarían una diferenciación de un 35% entre una Serie y otra (Responsabilidad Compartida) para los puestos de controladores aéreos.*

8. *Que mediante el artículo octavo de la sesión ordinaria 51-2005 celebrada el 27 de junio de 2005, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó el nuevo Manual de Puestos de la Unidad de Servicios Aeronáuticos, aprobado mediante el STAP-2010-05, del 21 de octubre del 2005, reconociendo porcentajes a los Controladores de Tránsito Aéreo.*

9. *Que la Dirección General antes del año 2017, realizó varias gestiones para reconocer los pluses salariales de carrera técnica y responsabilidad compartida, a todo el personal técnico aeronáutico en vista de que se crearon nuevos procesos con sus respetivos puestos (Licencias, AVSEC FAL, Supervisión de Aeródromos), sin embargo la Secretaría Técnica dio en varios criterios como solución a esta Institución, que realizara un estudio técnico con la justificación y metodología que sustentara la creación o variación de los porcentajes de los pluses salariales de carrera técnica y responsabilidad compartida, así como el asidero técnico-legal de dichos incentivos, para poder ser reconocidos y aplicarlos a todos los funcionarios del área técnica.*

10. *Que la Secretaría Técnica solicitó en varias oportunidades la actualización del Manual de Puestos vigentes de manera que se indicara también la naturaleza del trabajo, como responsabilidad, consecuencia del error, y requisitos de las clases solicitadas para lograr justificar los pluses que se requerían reconocer en ese momento a los nuevos puestos. Trámite que fue alcanzado hasta el año 2017, mediante artículo décimo de la sesión ordinaria 18-2017, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 01 de marzo del 2017.*

11. *Que la Ley 9635 denominada Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, publicada el 03 de diciembre de 2018, señala en el caso de los pluses salariales que deben ser convertidos de incentivos a montos nominales fijos, y que la creación de incentivos y compensaciones salariales son reserva de ley.*

12. *Que la Ley de Salarios de la Administración Pública (Ley N° 2166 y sus reformas), no permitía la implementación del salario único hasta tanto no estuviese aprobada una norma de rango legal que autorizara realizar esos cambios.*

13. *Que la Ley Marco de Empleo Público de Costa Rica (LMEP), entró en vigencia el 10 de marzo de 2023, la cual tiene por objeto regular las relaciones laborales entre el Estado y sus servidores públicos y garantiza la continuidad de los incentivos establecidos para los funcionarios que estaban bajo el esquema de salario compuesto previo a su vigencia, en respeto a los principios de seguridad jurídica y derechos adquiridos.*

14. *Que el reglamento de la LMEP desarrolla y precisa los principios y disposiciones de la ley, aplicables a los servidores públicos de los 3 poderes del Estado, así como a las instituciones autónomas, semiautónomas y empresas estatales.*

15. *Que no existe normativa jurídica (decretos ejecutivos, ni acuerdos emitidos por los entes competentes) que permita reconocer a los funcionarios reclamantes la actualización, aumento o creación del plus solicitado, ya que no se emitió en su momento ningún estudio técnico-legal que justificara ante los entes reguladores dicha gestión, labor que fue solicitada por la Autoridad Presupuestaría en los oficios STAP 300-2010 y STAP 1320-2010, citados, ya que el plus de Responsabilidad Compartida se encontraba debidamente acreditado a los funcionarios de Operaciones y Aeronavegabilidad que ya lo tenían en el salario compuesto, con los porcentajes aprobados por la STAP en los diferentes oficios precitados.*

16. *Que antes del 03 de diciembre del año 2018, la normativa permitía reconocer incentivos salariales previo estudio y justificación mediante diferentes vías, ya sea a través de actualizaciones de los Manuales de Puestos, estudios de la Dirección General de Servicio Civil y negociaciones o convenios entre las partes, como se hizo con el plus de Responsabilidad Compartida. Posteriormente el Gobierno de la Republica mediante la Ley 9635, eliminó dicha posibilidad, siendo* ***la creación de incentivos y compensaciones salariales reserva de ley****, es decir, la única forma de crear estos incentivos es mediante la creación de una Ley que los autorice.*

17. *La afirmación de los reclamantes que manifiestan que los oficios STAP-1307-04 y STAP-2010-05, crearon la desigualdad porcentual en las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, comparado con los porcentajes de los Controladores de Tránsito Aéreo, no tiene validez, ya que en acatamiento del Principio de Legalidad, la Dirección General de Aviación Civil realizó todo aquello que la normativa le permitía, garantizando la seguridad jurídica y protegiendo los derechos fundamentales de los funcionarios.*

Por todo lo antes descrito, esta Unidad de Gestión de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, debe recomendar rechazar el reclamo administrativo presentado el día 16 de diciembre del 2024, por el Departamento de Seguridad Operacional (Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas), esto en obediencia a la normativa actual,

(Ley 9635 denominada Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, publicada el 03 de diciembre de 2018).".

F. Sobre las competencias del funcionario público, el *principio de legalidad.*

El ***principio de legalidad*** envuelve todas y cada una de las actividades que como Administraciones tienen tanto el Estado, como sus órganos, así como, las entidades públicas descentralizadas en todos sus tipos de clasificación. En cuanto a este extremo, recordemos que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano con desconcentración máxima y personería instrumental del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), según lo prescribe el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, por lo que, los personeros de esta institución son funcionarios públicos y deben ajustarse al ***principio de legalidad***.

Es decir, todo ente y órgano público debe estar sometido en su accionar diario a la normativa jurídica vigente, siendo importante el principio de competencia dentro del cual cada una de las Administraciones tiene señalado, con claridad, cuáles son sus funciones, objetivos, fines o competencia que le permiten desarrollar su actividad conforme el marco de la legalidad.

El ***principio de legalidad*** tiene su germen en tres normas trascendentalmente fundamentales, veamos. La primera, es el artículo 11 de nuestra Constitución Pública, el cual señala textualmente lo siguiente:

> *"**Artículo 11.-**Los funcionarios públicos son simples depositarios de la autoridad. Están obligados a cumplir los deberes que la ley les impone y no pueden arrogarse facultades no concedidas en ella. Deben prestar juramento de observar y cumplir esta Constitución y las leyes. La acción para exigirles la responsabilidad penal por sus actos es pública.*
>
> *La Administración Pública en sentido amplio, estará sometida a un procedimiento de evaluación de resultados y rendición de cuentas, con la consecuente responsabilidad personal para los funcionarios en el cumplimiento de sus deberes. La ley señalará los medios para que este control de resultados y rendición de cuentas opere como un sistema que cubra todas las instituciones públicas".*
>
> (El subrayado no es del original)

Por su parte, el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 de 2 de mayo de 1978, textualmente, señala lo siguiente:

> *"**Artículo 11.-***
> ***1.** La Administración Pública actuará sometida al ordenamiento jurídico y sólo podrá realizar aquellos actos o prestar aquellos servicios públicos que autorice dicho ordenamiento, según la escala jerárquica de sus fuentes.*
> ***2.** Se considerará autorizado el acto regulado expresamente por norma escrita, al menos en cuanto a motivo o contenido, aunque sea en forma imprecisa".*
>
> (El subrayado no es del original)

Aviación Civil
AUDITORÍA INTERNA
REGISTRO - AUDITORÍA

ACTA No. 34-2025

Por último, el artículo 13 de la Ley General de la Administración Pública señala textualmente lo siguiente:

> *"**Artículo 13.-***
> ***1.*** *La Administración estará sujeta, en general, a todas las normas escritas y no escritas del ordenamiento administrativo, y al derecho privado supletorio del mismo, sin poder derogarlos ni desaplicarlos para casos concretos.*
>
> ***2.*** *La regla anterior se aplicará también en relación con los reglamentos, sea que éstos provengan de la misma autoridad, sea que provengan de otra superior o inferior competente".*

(El subrayado no es del original)

El ***principio de legalidad*** exige la necesaria cobertura o autorización legal previa de la actuación administrativa legítima, para su validez; "*lo que no está permitido ha de entenderse prohibido*"[2].

En consecuencia, "*las instituciones públicas solo pueden actuar en la medida en la que se encuentre apoderadas para hacerlo por el mismo ordenamiento y normalmente a texto expreso, en consecuencia, solo le es permitido lo que esté constitucionalmente y legalmente autorizado en forma expresa, y todo lo que no les esté autorizado les está vedado*"[3].

Es más, "*La sujeción de la actuación administrativa al ordenamiento jurídico significa que la norma se erige en el fundamento previo y necesario de su actividad. Esto implica que en todo momento requiere de una habilitación normativa que a un propio tiempo justifique y autorice la conducta desplegada para que esta pueda considerarse lícita, y más que lícita, no prohibida. De consiguiente, cualquier actuación de la Administración discordante con el bloque de legalidad, constituye una infracción del ordenamiento jurídico*"[4].

La legalidad administrativa "*supone una armonía de las actuaciones y omisiones de los órganos y entes públicos con el Ordenamiento Jurídico que delimita su régimen de competencias". El concepto de validez del acto (art. 128 LGAP) es "la conformidad de la manifestación administrativa (actuación, función u omisión) con el Ordenamiento Jurídico" (fuentes escritas y no escritas). La validez constituye "un efecto del principio de legalidad, en tanto toda actuación o función administrativa debe sustentarse en una norma jurídica válida que la autorice, ajustando todos sus elementos a la finalidad misma de la potestad y competencia pública...*"[5]. Es decir, conforme con el ***principio de legalidad*** (artículos 11 de la Ley General de la Administración Pública y 11 de la Constitución Pública), los entes descentralizados y desconcentrados, se encuentran sometidos a la jerarquía de las fuentes del ordenamiento jurídico administrativo (artículo 6 de la Ley General de la Administración Pública) y están sujetos en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para

---

[2] García de Enterría, Eduardo y Tomás Ramón. Curso de Derecho Administrativo. Tomo I. Edit. Civitas. Madrid. 1997, página 432.

[3] Sala Constitucional, sentencias números 440-98 y 2002-00233. En la misma línea, la sentencia número 293-2005, dictada por la Sección Primera del Tribunal Contencioso Administrativo.

[4] Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, sentencia número 40 de las quince horas del veintitrés de marzo de mil novecientos noventa y cinco.

[5] Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, sentencia número 523-F-2005.

asegurar su continuidad, eficiencia, adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios (artículo 2 ibidem).

Aunado a lo anterior, el artículo 13 de la Ley General de la Administración Pública establece que la Administración estará sujeta, en general, a todas las normas escritas y no escritas del ordenamiento administrativo y al derecho privado supletorio del mismo, sin poder derogarlos, ni desaplicarlos, para casos concretos, esta es la expresión del ***principio de legalidad***.

El artículo 13 de la Ley General de la Administración Pública consagra el ***principio de la inderogabilidad singular de las normas***, entiéndase leyes, reglamentos y otros, "*lo que implica que la autoridad administrativa no puede derogarlos para caso concretos. Consecuentemente, la desaplicación para un caso concreto vicia y provoca la nulidad del acto singular. El principio de inderogabilidad singular de los reglamentos significa que toda decisión individual debe conformarse a la regla general establecida*"[6].

De conformidad con dicho principio, en atención al alcance general de los reglamentos, no es legalmente admisible dejar de aplicar sus disposiciones a un caso concreto. En la opinión jurídica número OJ-122-2001 de 4 de setiembre de 2001, la Procuraduría General de la República se refirió a este tema en los siguientes términos:

> *"(...)*
>
> *Corresponde el mérito a la doctrina administrativista el haber plasmado, configurado y desarrollado el principio de inderogabilidad singular del reglamento (Véase GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo y otro, Curso de Derecho Administrativo. Editorial Civitas, Madrid-España, reimpresión a la tercera edición, 1980). Según él (regulado en el artículo 13 de la Ley General de la Administración Pública), no es posible desaplicar una norma reglamentaria para un caso concreto, ni aún por parte del órgano que emitió el reglamento. A la base de este principio están el principio de legalidad (fundamento jurídico) y el principio de igualdad (fundamento político). Nuestra Sala Constitucional, en la opinión consultiva n° 2009-95, estableció que este principio tenía cobertura constitucional y, por ende, era aplicable a todo el ordenamiento jurídico, incluso lo denominó como el principio de la inderogabilidad singular de la norma; de esta forma hizo extensivo un principio que estaba residenciado en el Derecho Administrativo a todo el ordenamiento jurídico.*
>
> *(...)*
>
> *Lo anterior significa, que la Administración Pública, a la hora de ejercer sus potestades constitucionales y legales debe ceñirse, rigurosamente, a los procedimientos, requisitos y trámites que le impone el ordenamiento jurídico para ejercer sus competencias. Más aún, cuando existe una regla general, objetiva e imparcial, de aplicación a todos los sujetos de Derecho, no podría, so pena de quebrantar este cardinal principio, desaplicarla para un caso concreto, ya sea porque no la aplica del todo o porque crea una nueva, especial y particular, para un determinado sujeto.*

[6] Magda Inés Rojas Chaves. Poder Ejecutivo en Costa Rica, segunda edición, San José, Juriscentro, 1997, página 410.

(...)".

Por su parte, mediante la sentencia número 126 de las 15:00 horas de 20 de abril de 1990, la Sección Segunda del entonces Tribunal Superior Contencioso Administrativo, señaló lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Se aúna a lo anterior, el hecho de que mientras un derecho no deje de existir, sea por derogatoria, revocatoria, abrogación o bien por ilegalidad declarada por el órgano jurisdiccional competente, es parte del ordenamiento jurídico, y como tal, integrante del bloque de legalidad al que debe someterse toda la actividad administrativa, a quien le está vedado, por un acto singular, desaplicar disposiciones que conforman su normativa, pues con ello se estaría violentando lo que en doctrina se conoce como "inderogabilidad singular de los reglamentos", principio por medio del cual se establece, que las disposiciones de carácter general, no pueden ser modificadas o desaplicadas por un acto singular, aun y cuando proceda de la misma autoridad que las dictó; [...] el fundamento de esta regla que permite la derogación de un reglamento para todos los casos y no para uno concreto, tiene sus raíces en el principio de legalidad que rige a la Administración, según el cual, ésta se encuentra sometida a ese bloque, como sujeto de derecho, que debe sujetarse a ellos, como límite a la potestad reglamentaria, lo que no lleva al extremo de decir que son inderogables, pues ello implicaría la paralización de la evolución del derecho.*
>
> *(...)".*

Las consideraciones anteriores nos permiten afirmar que a la Administración le está vedada la posibilidad de **inobservar o atender**, para un caso concreto, una disposición reglamentaria que otorga un derecho o beneficio a la generalidad o parte de los administrados.

Bajo esa perspectiva, el acto que implique la derogación o aplicación singular de la norma nace viciado con nulidad absoluta, por varias razones: el órgano que lo emite excedería los límites competenciales que le han sido otorgados. El órgano no sólo actuaría sin competencia, sino que su gestión se desvincularía ilegítimamente del *principio de legalidad*; y, finalmente, el acto sería disconforme con el principio de igualdad, por otorgar a un administrado un tratamiento distinto al que le otorgaría a los demás. La nulidad apuntada, generaría un vicio en el motivo del acto que a su vez redundaría en el contenido y en fin de este.

G. Caso concreto:

En relación con el reclamo administrativo presentado mediante escrito de 16 de diciembre de 2024, por parte de funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas y de la Unidad de Aeronavegabilidad, quienes solicitaron la equiparación de los porcentajes del "*Plus de Responsabilidad Compartida*", con los otorgados a los Controladores de Tránsito Aéreo, se considera lo siguiente:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
CETAC
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 34-2025

El Plus de Responsabilidad Compartida fue creado mediante el Decreto Ejecutivo número 18157-MOPT citado, específicamente para los Controladores de Tránsito Aéreo, considerando el alto nivel de riesgo y la criticidad de las funciones propias de dicho cargo.

Posteriormente, mediante el informe C-335-89 de la Dirección General del Servicio Civil, emitido el 26 de octubre de 1989, se autorizó la extensión de dicho incentivo a funcionarios técnicos de las áreas de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad e Información Aeronáutica. Sin embargo, dicha extensión no implicó una equiparación en los porcentajes, sino que se estableció un reconocimiento ajustado a las particularidades funcionales de cada puesto.

Ulteriormente, mediante el acuerdo número 3142, adoptado en sesión extraordinaria 02-94 de 6 de mayo de 1994, se aprobaron nuevos manuales descriptivos de puestos para los Controladores y Técnicos en Aeronáutica. Tal como lo determinó la Procuraduría General de la República en su criterio OJ-078-2004, este acuerdo no modificó estructuras salariales ni creó un nuevo incentivo, sino que reflejó diferencias ya aprobadas por la secretaria técnica de la Autoridad Presupuestaria, conforme a los grupos ocupacionales.

No obstante, fue hasta mediante el artículo décimo de la sesión ordinaria número 18-2017 de 1° de marzo de 2017, el Consejo Técnico de Aviación Civil se actualizó el Manual de Puestos en cumplimiento con lo requerido por la secretaria técnica de la Autoridad Presupuestaria, incorporando elementos como consecuencias del error, requisitos del puesto y funciones específicas.

En concordancia con lo anterior, conforme al artículo 20 de la Ley General de Aviación Civil, en cumplimiento de la sentencia número 097-2015-IV, dictada por el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, así como de la resolución número 1139-F-S1-2017 de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, se procedió a la creación del Régimen Especial de Salarios (RES), para los funcionarios del área técnica aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.

Sin embargo, según dispuso el artículo 3 del Título III de la ley número 9635 citada, *Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas*, el Régimen Especial Salarial fue diseñado para no crear nuevos pluses salariales, sino para mantener los ya existentes en aras de respetar los derechos adquiridos y situaciones jurídicas consolidadas, conforme a la legislación vigente.

Debido a lo anterior, el régimen especial salarial fue aprobado por el Área de Organización del Trabajo y Compensaciones de la Dirección General de Servicio Civil, oficializado mediante la resolución de Clasificación de Puestos número DGAC-DFA-RH-RES-85-2022 de 25 de octubre de 2022, con vigencia a partir de 1° de agosto de 2022.

Ahora bien, los funcionarios del área técnica de la Dirección General de Aviación Civil, al estar excluidos del Régimen de Servicio Civil, los pluses salariales deben responder a las condiciones organizacionales establecidas en los Manuales Descriptivos de Puestos y contar con el aval técnico y presupuestario correspondiente.

En ese sentido, el Régimen Especial de Salarios vigente ya contempla el reconocimiento del Plus de Responsabilidad Compartida conforme a las disposiciones legales y reglamentarias citadas. En consecuencia, conforme al principio de legalidad y resguardo de la seguridad jurídica, resulta improcedente acceder a la solicitud de equiparación de porcentajes, ya que, el régimen especial salarial, define los salarios conforme fue

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 34-2025

dispuesto en las Sentencia Judicial número 097-2015-IV del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, así como de la resolución número 1139-F-S1-2017 de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, en la que se estableció la base técnica legal para la creación del régimen especial en las que ya se integran los pluses reconocidos legalmente.

Asimismo, no existe base legal, ni técnica que habilite la modificación o equiparación de pluses dentro del régimen especial salarial, sin una reforma legal, y el hecho de reconocer diferencias porcentuales sin sustento legal violaría los principios de equidad, legalidad y sostenibilidad fiscal.

Por todo lo expuesto, se concluye que el reclamo presentado no puede ser acogido favorablemente, por cuanto el Régimen Especial de Salarios vigente ya contempla el reconocimiento del Plus de Responsabilidad Compartida de conformidad con el marco normativo aplicable, y no habilita su modificación, equiparación ni retroactividad fuera de los supuestos legales previamente establecidos.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

3) Rechazar, por improcedente, el reclamo administrativo presentado el presentado el 16 de diciembre de 2024, por funcionarios adscritos a las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, en el que solicitaron a la Dirección General, así como a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, el reconocimiento de una presunta diferencia porcentual existente en el *Plus de Responsabilidad Compartida* otorgado a los funcionarios del Control de Tránsito Aéreo, toda vez que la legislación actual impide la modificación de los porcentajes del plus de Responsabilidad Compartida, por vías administrativas, y no existen fundamentos técnicos, ni legales que permitan considerar procedente su equiparación con otros grupos ocupacionales.

4) Notificar a los funcionarios adscritos a las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, firmantes del reclamo administrativo presentado el 16 de diciembre de 2024.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil