ACTA No. 34-2023

Acta número treinta y cuatro correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con cuarenta y ocho minutos del seis de junio del dos mil veintitrés, de manera presencial, en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de las siguientes personas: William Rodríguez López, quien preside, Mauricio Campos Carrión, Danielle Jenkins Bolaños y José María Vargas Callejas, directores de este Consejo; así como los señores Fernando Naranjo Elizondo, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general; Cindy Coto Calvo, asesora legal del CETAC y la señorita Sofía Hidalgo Mora, secretaria de actas.

Se justifica la ausencia del señor Napoleón Murillo García, por motivos de fuerza mayor.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 34-2023, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 34-2023.

Al ser las 17:50 ingresa a la sesión el señor Mauricio Rodríguez Fallas, asesor jurídico de la DGAC.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 32-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 30 de mayo del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 32-2023, del 30 de mayo del 2023.

III.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0127-2023, del 26 mayo del 2023, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe mensual de ejecución de abril 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0127-2023, de la Gerencia de Proyecto del Contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0132-2023, del 30 mayo del 2023, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, Concesión Nueva Terminal de Pasajeros del AIDOQ, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, la actualización del estado del puente número 5 e informe de accidente-AIDOQ.

El señor William Rodríguez consulta sobre cual seguro pagó la reparación del puente, a razón de esto, el señor Fernando Naranjo indica que no conoce específicamente quien lo pagó, sin embargo, se le puede hacer la consulta a la gerente de proyecto.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0132-2023, de la Gerencia de Proyecto del Contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ.

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A– PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA

El señor José María Vargas indica que, con respecto a este caso, el fue quien propuso que se presentaran los funcionarios de Aeronavegabilidad a exponer este tema, ya que no se aclara que hay varios puntos, las partes relacionadas con lo jurídico, sobre cómo ha actuado la compañía en contra de la DGAC, él está completamente de acuerdo en lo indicado en la resolución, menciona, que sus dudas son con la parte operativa.

Al ser las 17:55 ingresa a la sesión el señor Luis Diego García, jefe del Departamento de Seguridad Operacional y Luis Alberto Jiménez, jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad.

Al ser las 17:57 ingresa y preside la sesión el señor Luis Amador Jiménez.

Al ser las 18:00 se retira de la sesión el señor Luis Amador Jiménez y preside el señor William Rodríguez López.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio DGAC-DG-PRA-026-2023 del 17 de mayo del 2023, suscrito por el señor Miguel Alonso Solano García, jefe Proceso de Regulación Aeronáutica, en el que remite el informe y proyecto de resolución que conoce el RECURSO DE APELACION interpuesta por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía AERODIVA sociedad anónima, para ante el CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL contra la "Resolución N° 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós; contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°007-2023 de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés y contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°003-2023 de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, que resuelve la solicitud de adición y aclaración.

Al ser las 18:18 i se incorpora a la sesión el director Marcos Castillo Masis.

El señor José María Vargas consulta sobre la definición de evacuación médica, a razón de esto el señor Luis Jiménez indica que el término como tal no lo tiene identificado, ya que la FAA hace referencia al término ambulancia. La razón de esto es que el término de evacuación médica es que estaba muy relacionada a términos militares.

El señor José María Vargas lee textual "La evacuación médica es el transporte urgente de pacientes gravemente enfermos o heridos de un lugar remoto hacia un centro de salud", además indica que esto lo puede hacer cualquier persona, porque cuando se trata de salvar una vida es una emergencia y se puede actuar de cualquier forma. A manera de ejemplo, señala que si a una niña la pica una culebra en Talamanca, cualquier helicóptero la puede trasladar a un hospital, una vez curada, la niña no puede devolver en este helicóptero, ya que no sería una emergencia, sino una pasajera. Como punto número dos señala que, el helicóptero fue construido para ciertas evacuaciones médicas y está siendo utilizado así en ciertos países, y en el pasado el país también lo utilizó de este manera, por lo que indica que lo que le molesta, es que los problemas se deben tratar de atrás para adelante y hacer un análisis con los hospitales, así como la población de Talamanca que son los que utilizan el servicio, menciona que es importante primero solventar el problema antes de quitar del todo el servicio que da el helicóptero.

Además, el señor Vargas menciona que en Talamanca han fallecido dos niños, porque no le dan los permisos al helicóptero de Horizontes de Esperanza. El señor Vargas indica que le han comentado que este helicóptero en estudio fue detenido en Pavas y la niña que necesitaban trasladar falleció. Por lo tanto, indica que no quiere afectar una parte vulnerable de la sociedad.

El señor Luis Jiménez indica que se han sostenido reuniones con personeros de la Comisión Nacional de Emergencias, la CCSS y el Ministerio de Salud, y se les solicitó que indicaran que necesitaban ellos de estos helicópteros específicamente para saber si es cierto que solo ellos lo pueden hacer, y no lograron determinar un solo punto que no hubiera empresas que puedan dar un servicio similar,

El señor Fernando Naranjo menciona que las reuniones se realizaron y se encontraron datos anormales en los contratos, las licitaciones se dieron hacia un solo tipo de aeronave cuando hay otras aeronaves que también cumplen y tienen la capacidad para realizar este tipo de servicio, por lo que considera que es grave lo que el señor Vargas apunta, con respecto al fallecimiento de una niña, ya que no se ha recibido ninguna solicitud de las compañías AERODIVA o Horizontes de Esperanza de una situación crítica, en dónde se les negara el permiso para que despegara esta aeronave, ya que si se puede permitir, bajo condiciones especiales una operación humanitaria, pero se debe tener muy claro cuando lo humanitario se convierte negocio, y cuando este negocio está o no está bajo la legalidad que se ha explicado por parte del equipo técnico y jurídico, menciona que este tema lleva muchos meses de análisis por las partes involucradas, sin embargo, el certificado es claro. Además, menciona y recalca que la Dirección General no ha recibido una solicitud para que un vuelo de este tipo que tiene un certificado de uso restricto, que se haya restringido una operación humanitaria.

En virtud de lo anterior, el señor Vargas menciona que no le gusta que se indique que lo que él está mencionando no es cierto, ya que este helicóptero si fue detenido en Pavas, además señala que, en esas reuniones que mencionan lo importante es saber si hoy en día se está realizando, no si se pueden realizar. Ya que, por supuesto la operación la pueden realizar muchas compañías, pero el costo es alto.

Al ser las 18:38 se retiran de la sesión los señores Luis Diego García y Luis Alberto Jiménez.

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

ACTA No. 34-2023

El señor William Rodríguez indica que según entiende, la propuesta del director Vargas, es que se le otorgue a la empresa un permiso provisional mientras se analizan algunos temas con relación a la parte técnica del permiso de operación de esta aeronave. En virtud de lo anterior, el señor José María Vargas señala que así es, la solicitud es que si la ayuda social que se está dando por parte de estos helicópteros, fue suspendida, se le busque una solución al tema para que la población de Talamanca pueda contar con este servicio, al menos mientras se soluciona el tema.

El señor Fernando Naranjo indica que si le permiten el puede indagar con el Servicio de Vigilancia Aérea, para confirmar que esta población no esté quedando en desventaja y que quede una prueba de esto.

La señora Cindy Coto menciona que jurídicamente corresponde tomar el acuerdo y como una parte B para solventar el tema y garantizar el interés público, vendría la propuesta del señor Vargas, porque el problema es que jurídicamente y con los elementos técnicos que hay, no hay como se resuelva de una manera distinta. Ahora bien, como plan B, se debe buscar esta parte y orientar a que en caso de que se de este tipo de emergencias, accedan a que se haga una solicitud excepcional, pero esto no quiere decir que se resuelva de manera diferente la gestión, ya que no hay insumos técnicos ni jurídicos para tener otra resolución. La gestión que propone el director Vargas, la debe realizar la dirección general, pero es aparte a la resolución de este caso, a no ser que los directores del Consejo Técnico quieren asumir el riesgo y apartarse de los criterios técnicos y jurídicos, lo cual jurídicamente no lo recomienda.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-DG-PRA-026-2023, del Proceso de Regulación Aeronáutica; 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 074-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.074-2023 que resuelve:

1) Hacer un fuerte llamado de atención a la empresa AERODIVA sociedad anónima por las afirmaciones irrespetuosas e irresponsables interpuestas en el presente recurso de apelación, las cuales atentan contra la legalidad de las actuaciones que cobijan a esta Autoridad Aeronáutica y la probidad institucional.
2) Rechazar en todos sus extremos, el recurso de apelación interpuesto por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía AERODIVA sociedad anónima, ante el Consejo Técnico de Aviación Civil contra la "Resolución N° 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós, debe ser rechazado.
3) Declarar inadmisibles el recurso interpuesto contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°007-2023 de la Dirección General de Aviación Civil, de las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés y contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°003-2023 de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, por ser cosa juzgada.
4) Dar por agotada la vía administrativa.
5) Notifíquese a la dirección de correo electrónico: luis.ortiz@oyzabogadoscr.com y simultáneamente a la dirección de correo electrónico: kvargas@aerodiva.com.

El señor José María Vargas se abstiene de votar este asunto. Por lo tanto, se acoge la recomendación con cuatro votos a favor y una abstención.

B. DEPARTAMENTO DE AEROPUERTOS

Al ser las 18:44 ingresan a la sesión los señores Alexander Sánchez jefe de la Unidad de Infraestructura y Daniel Calderón, encargado del Proceso de Planificación Aeroportuaria.

Al ser las 18:49 ingresa y preside la sesión el señor Luis Amador Jiménez.

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1098-2023, del 29 de mayo del 2023, 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-DA-IA-OF-266-2023, del 19 de mayo del 2023, suscrito por la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefa de Departamento de Aeropuertos, en el que remite el informe relacionado con la recomendación concreta sobre cómo ejecutar las fases del proyecto del aeropuerto de Limón, para reducir al máximo los tiempos de ejecución, en el plazo de una semana; de conformidad con el artículo 08 de la sesión ordinaria 26-2023, celebrada el 04 de mayo del año en curso.

El señor Luis Amador consulta con respecto a la línea de batimetría, a cada cuanto la mayor y la menor, el señor Daniel Calderón indica según lo indicado por la UCR estaría a cada 100 metros.

El señor Luis Amador indica que generalmente, se tiene una resolución que indica a cada cuanto se van a dar las curvas, entonces con ese nivel de refinamiento es con el cual se construye. Por lo que recomienda que el tema sea revisado por marítimo. En virtud de lo anterior, el señor Alexander Sánchez indica que, si se había revisado, y fue lo que se indicó en los términos de referencia, de igual manera indican que van a revisar el tema.

El señor Luis Amador consulta con qué criterio va a buscar un nuevo emplazamiento, asumiendo, por ejemplo, que las reservas forestales son utilizables, asumiendo que únicamente el uso del suelo agrícola es utilizable. Por lo que el señor Calderón le indica que en este nuevo emplazamiento tendrían que determinar accesos terrestres, vientos, uso de suelo, actividades socioeconómicas aeronavegabilidad; de ahí se determina cuál es la mejor opción. El señor Luis Amador indica que eso asume expropiaciones y asume recursos para las expropiaciones.

El señor Daniel Calderón indica que, los que están previendo, que fuera el caso de, pero lo que se está analizando es la ubicación actual, lo cual tiene que quedar muy claro.

Por lo tanto, el señor Luis Amador señala que, lo que se está asumiendo que está haciendo, es una prefactibilidad en la cual tiene que generar múltiples escenarios y para eso está buscando los otros emplazamientos, para entonces ponerle costo a los otros emplazamientos y concluir que el emplazamiento actual como una expansión es la mejor opción. Y no se tiene un estudio económico o financiero que esté atado a esto, entonces se puede salir con cualquier terreno, pero a la hora de incorporarlo en el modelo financiero no va a dar.

A razón de esto, el señor Daniel Calderón menciona que lo económico financiero lo pueden hacer cuando estén en la etapa de factibilidad, que ahí es donde van a entrar, porque solo hacen un análisis de un solo emplazamiento, cuando ya se determine cuál es el que mejor se adapta.
El señor Luis Amador indica que generalmente se realiza el estudio de mercado donde se tiene su proyección de demanda, eso es parte de lo mismo. Se tiene el área de influencia y tiene todos los condicionantes técnicos

para emplazamientos, pero eso lo tiene que pegar al estudio económico y al estudio financiero, al económico, por el crecimiento de la zona, que va contra el desarrollo y los usos del suelo actuales y futuros van a cambiar en esa área de influencia. Y contra eso se generan los flujos de caja de cada uno de los escenarios; pero si nada más lo deja a nivel de emplazamiento, sin pegarle flujos de caja ni nada por el estilo, aunque sea de manera preliminar, indica que no está seguro.

En virtud de lo anterior, el señor Daniel Calderón indica que lo que se está realizando es el análisis de la ubicación actual, que es lo que interesa.

El señor Luis Amador consulta sobre cuánto va a costar buscar otros emplazamientos, a razón de esto, el señor Daniel Calderón indica que ahorita no se tiene ese estimado. A lo que el señor Luis Amador indica que ese es el problema, entonces si se va a sacar una contratación, lo que se pone es que coticen por separado el ítem del estudio de los otros emplazamientos para ver cuánto va a costar ese ítem y se indica el puntaje, que entre más barato sea ese ese ese rubro más puntos le va a dar, lo que no quiere es que lo dejen como un "open buffet" para que no incrementen los montos.

El señor Luis Amador consulta respecto a los tiempos de ejecución del proyecto, ya que se está empezando en el segundo trimestre del 2023 y se está extendiendo hasta finales del 2024 y el último entregable sería para el 2025. Por lo que consulta si esto es solo para los estudios, a razón de esto, el señor Daniel Calderón indica que es para los estudios de ingeniería y costos, estudios de mercado, de caracterización y estudios de factibilidad, las 3 etapas.

El señor Amador indica que por qué el estudio de mercado no puede correr en paralelo, el señor Daniel Calderón indica que esta no es la ruta crítica, sino las demás actividades como el estudio de corrientes marinas y estudio de mareas, las que duran 18 meses. El señor Fernando Naranjo indica que se sabe que se quieren acortar los tiempos de ejecución, pero luego de las cotizaciones, etc, estos son los datos de la duración.

El señor Luis Amador consulta sobre cuantos metros hay que tomar del mar para poder desarrollar el aeropuerto, el señor Daniel Calderón indica que están calculando de 140 metros, ya que son las distancias de franja. Por lo tanto, el señor Amador indica que entonces el costo se está elevando.

Al ser las 19:09 se decreta un receso por parte de la Presidencia del Consejo.

Al ser las 19:20 se reanuda la sesión ordinaria 34-2023.

El señor Luis Amador sugiere que, con respecto al tema del aeropuerto de Limón, el director general coordine una valoración rápida y económica, que determine algún nivel de costo a lo que la solución que se está planteando significaría económicamente, para poder cotejar si es más adecuado buscar otros emplazamientos desde un punto de vista de costo total del proyecto o bien la expansión del sitio actual.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Instruir a la dirección general para que coordine una valoración rápida y económica, que determine algún nivel de costo a lo que la solución que se está planteando significaría económicamente, para poder cotejar si es más adecuado buscar otros emplazamientos desde un punto de vista de costo total del proyecto o bien la expansión del sitio actual. **ACUERDO FIRME**

Al ser las 19:23 se retiran de la sesión los señores Alexander Sánchez y Daniel Calderón.

Al ser las 19:24 ingresa a la sesión el señor Leonardo Calvo, del Departamento de Aeropuertos.

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1093-2023, del 29 de mayo del 2023, 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-DA-OF-0164-2023, del 24 de mayo del 2023, suscrito por el señor Leonardo Calvo Vega, Gestión Aeroportuaria y la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefa de Departamento de Aeropuertos, en el que remiten el informe relacionado con la Pre-inversión del proyecto para la adquisición de equipos SEI en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría, Daniel Oduber Quirós, Tobías Bolaños Palma y Limón.

Al ser las 19:28 se retira de la sesión el señor Leonardo Calvo.

El señor Fernando Naranjo indica que ha estado en conversaciones con AERIS, siendo el Gestor del aeropuerto con mayor afluencia en Costa Rica, por lo que recomienda que se les solicite presentar una propuesta de solución con alguna medida de financiamiento, que permita atender al menos el Juan Santamaría de una manera más pronta.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Aprobar el informe de pre-inversión del proyecto para adquisición de equipos SEI en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría, Daniel Oduber Quirós, Tobías Bolaños Palma y Limón.
- Solicitar a la empresa AERIS HOLDING COSTA RICA que presente una propuesta de solución para la adquisición de los equipos SEI, con alguna medida de financiamiento, que permita atender la situación en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. **ACUERDO FIRME**

C. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0961-2023, del 25 de mayo del 2023, 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-432-2023, del 11 de mayo del 2023, suscrito por la señora Ivonne Cubillo Nipote, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el proyecto denominado "REGLAMENTO INTERNO PARA PREVENIR, DESALENTAR, EVITAR Y SANCIONAR LAS CONDUCTAS DE HOSTIGAMIENTO SEXUAL EN EL ÁMBITO LABORAL DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL"

La señora Danielle Jenkins agradece a la Asesoría Jurídica el trabajo realizado en la elaboración de este documento y menciona que se siente muy orgullosa de que la institución tome estas medidas.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0961-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-432-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1) Aprobar el proyecto denominado "REGLAMENTO INTERNO PARA PREVENIR, DESALENTAR, EVITAR Y SANCIONAR LAS CONDUCTAS DE HOSTIGAMIENTO SEXUAL EN EL ÁMBITO LABORAL DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL", según lo dispuesto en Ley contra hostigamiento o acoso sexual en el empleo y la docencia, ley número 7476 del 3 de febrero de 1995.

2) Que el reglamento denominado "REGLAMENTO INTERNO PARA PREVENIR, DESALENTAR, EVITAR Y SANCIONAR LAS CONDUCTAS DE HOSTIGAMIENTO SEXUAL EN EL ÁMBITO LABORAL DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL", sea firmado por el presidente del Consejo Técnico.

3) Una vez aprobado el reglamento en mención, se recomienda realizar los trámites para su publicación, en el Diario Oficial La Gaceta. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1071-2023, del 24 de mayo del 2023, 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-0499-2023, del 24 de mayo del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud de renovación al Certificado de Explotación de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú), cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yong, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Lima, Perú - San José, Costa Rica y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1071-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0499-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 075-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 075-2023 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú), cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yong, en calidad de apoderado generalísimo, Renovación al Certificado de Explotación, bajo los siguientes detalles:

Servicios por brindar: Servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.

Ruta: Lima, Perú - San José, Costa Rica, Lima, Perú (LIM-SJO-LIM).

Derechos de tráfico: Tercera y cuarta libertad del aire.

Frecuencias: Hasta 7 frecuencias semanales, no obstante, éstas podrán variar según instrumento bilateral vigente y previa comunicación entre autoridades.

Equipo: El equipo a utilizar es: A31, A320 y A321. Así mismo podrá operar con otro equipo mientras estén debidamente incorporadas en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica.
Aeropuertos principales y auxiliares: La compañía informa que las operaciones se llevarán a cabo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Perú. Y como aeropuertos auxiliares: Aeropuerto Internacional Tocumen en Panamá (PTY), Aeropuerto Internacional San Salvador y el Aeropuerto Internacional San Andrés. (ADZ)

2. Vigencia: Otorgar la renovación al certificado de explotación por el plazo señalado en la Ley General de Aviación Civil, sea hasta 15 años contados a partir de su expedición.

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

4. Cumplimiento de las leyes: La compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá **rendir *una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013.

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

Finalmente, se le advierte a la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con las compañías Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y Coriport sociedad anónima, concesionario del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de

Gestión Interesada y Contrato de Concesión, respectivamente y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

5. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

6. Notifíquese el presente acuerdo al señor Alejandro Vargas Yong, apoderado generalísimo de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima, en las oficinas de Nassar Abogados en Oficentro Torres del Campo, Torre I, segunda planta, frente al Centro Comercial El Pueblo, Barrio Tournón, San Francisco de Goicoechea; al fax número 2258-3180 o bien a la dirección de correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las oficinas de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSEC FAL y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1058-2023, del 26 de mayo del 2023, 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-0498-2023, del 24 de mayo del 2023, suscrito por los señores Alexander Vega Arce, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante en contra del acta de notificación número 0169 de las catorce horas con seis minutos del día 5 de mayo del 2023, mismo que notificó el artículo sétimo de la sesión ordinaria 25-2023 del 27 de abril de 2023 y la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del día 27 del mes de abril de 2023, emitidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil, interpuesto por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078.

La señora Danielle Jenkins indica que, por un tema de trazabilidad, recomienda que se ingresen estas resoluciones al SICOP, para contar con el expediente completo y actualizado.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1058-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0498-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.04, a la cual se le asigna el número 076-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 076-2023 que resuelve:

1) Rechazar el incidente de nulidad de la notificación de la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, interpuesto por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078, por cuanto, la notificación se realizó por medio de la dirección de correo electrónico info@constructorameco.com y notificaciones@constructorameco.com, conforme el oficio número 0069- MCR-2026E-2023 del 16 de marzo pasado, emitido por la propia representación de la impugnante, siendo, además, congruente con lo establecido en la Ley General de la Administración Pública, en cuanto al contenido del documento recurrido.

2) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078 contra la resolución número 051-2023 de

las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, pues, esta contiene los elementos indispensables para que el acto administrativo sea válido y eficaz, específicamente, en relación al elemento motivo, el cual, es claro, por esta Administración que sí se sustenta, pues contiene la normativa aplicable, pero, además, los criterios técnicos útiles, necesarios y pertinentes para arribar a la conclusión aprobada.

3) **Dar por agotada la vía administrativa.**

4) Notifíquese al señor Denis Monge Campos, representante legal de la compañía Constructora Meco sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos info@constructorameco.com y notificaciones@constructorameco.com. Comuníquese a la Unidad de Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos, Proceso de Tesorería y Dirección General de Aviación Civil. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1088-2023, del 26 de mayo del 2023, 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-0511-2023, del 26 de mayo del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud del certificado de explotación de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), cédula de persona jurídica número 3-101-810209, representada por el señor Carlos Meza Tamayo, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar los servicios de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1088-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0511-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.05, a la cual se le asigna el número 077-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.077-2023 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), cédula de persona jurídica número 3-101-810209, representada por el señor Carlos Meza Tamayo, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, Certificado de Explotación, bajo los siguientes elementos:

Servicios a brindar: Servicios de naturaleza técnica aeronáutica, en la modalidad de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros (RAC103).

Base de operaciones: Pococí, Guápiles, Limón, del Aeródromo de Guápiles, 200 metros al norte, 75 metros al este, y 75 metros al sur de la entrada principal de Garabito, complejo de hangares, correos electrónicos oficiales skyrunneraviation@gmail.com y jurgenselva@gmail.com

Equipo: Los vehículos ultraligeros, que estén debidamente acreditados en su certificado operativo.

Tarifas: Cualquier cambio en las tarifas, por los servicios que brindan deben ser presentadas al Consejo Técnico de Aviación Civil, para su aprobación y/o registro, según lo señalado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil.

2. Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por el plazo de 5 años contados a partir de su expedición.

3. Consideraciones técnicas: La compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

4. Cumplimiento de las leyes: La compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa) se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá **rendir *una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013.

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

5. Notificar al señor Carlos Tamayo Meza, apoderado generalísimo de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), por medio del correo electrónico skyrunneraviation@gmail.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1090-2023, del 26 de mayo del 2023, 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-0513-2023, del 26 de mayo del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el

consecutivo de ventanilla única número 1257-2023 del 11 de mayo de 2023, suscrito por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, mediante el cual informó sobre la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y regreso, efectiva a partir del 26 de mayo 2023 al 26 de mayo 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1090-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0513-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.06, a la cual se le asigna el número 078-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.078-2023 que resuelve:

1. Conocer y dar por recibido el escrito con registro de ventanilla única número VU-1257-2022-E del 11 de mayo de 2023, donde la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, presenta la suspensión temporal de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, sin embargo, el plazo de suspensión se registra por seis meses a partir del 26 de mayo de 2023, en virtud que los tiempos de suspensión tan amplios contraviene el espíritu de un certificado de explotación, el cual según posición de la Sala Constitucional, emitida mediante sentencia número 4140-2000 de las 16:30 horas del 16 de mayo de 2000, corresponde a la explotación de un servicio público y de interés para la colectividad.

2. Indicar a la compañía Spirit Airlines Inc. que previo al vencimiento del periodo de suspensión, deberá presentar los itinerarios de operación o en su defecto la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa de su certificado de explotación, según los plazos y directrices vigentes.

3. Notificar a la señora Maria de los Ángeles Bogarían Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1103-2023, del 29 de mayo del 2023, 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-0496-2023, del 24 de mayo del 2023, suscrito por la señora Marilaura González Trejos, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe relacionado con las cuentas por cobrar de los operadores aéreos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1103-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0496-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1-Que se instruya a la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor interesado del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y a la Unidad de Recursos Financieros, para que tomen

las medidas necesarias para cumplir con lo establecido en el artículo 460 y siguientes del Código de Comercio, con el fin de que las facturas tengan fuerza ejecutiva; instrucción que meses atrás ya se le había girado al gestor interesado.

2- Que se instruya a la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor interesado del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y a la Dirección General, para que sean más estrictos en el cobro de las obligaciones dinerarias a los operadores, para que inmediatamente después de vencida la factura, se tramite el cobro administrativo, cancelación de certificado, desalojo, ejecución de garantía y cobro judicial. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1110-2023, del 30 de mayo del 2023, 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-0524-2023, del 30 de mayo del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, cédula de persona jurídica número 3-102-737627, representada por el señor Juan Carlos Castillo Obando, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar los servicios de mantenimiento en línea en los aeropuertos Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1110-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0524-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.07, a la cual se le asigna el número 079-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.079-2023 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, cédula de persona jurídica número 3-102-737627, representada por el señor Juan Carlos Castillo Obando, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, renovación al certificado de explotación, bajo los siguientes elementos:

Servicios por brindar: Servicios de Taller OMA-145, para mantenimiento en línea, según lo que se establezca en sus habilitaciones y limitaciones de operación.

Base de operaciones: Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Tarifas: Cualquier cambio en las tarifas, por los servicios que brindan deben ser presentadas al Consejo Técnico de Aviación Civil, para su aprobación y/o registro, según lo señalado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil.

2. Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por el plazo de 15 años contados a partir de su expedición.

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

4. Cumplimiento de las leyes: La compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá **rendir *una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 182016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.
Una vez otorgado el certificado de explotación, deberá de iniciar sus operaciones según lo señalado en el artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil; asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la citada Ley. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Notificar al señor Juan Carlos Castillo Obando, apoderado generalísimo de la compañía All Jets International sociedad responsabilidad limitada, por medio del correo electrónico jcastillo@alljetscr.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1111-2023, del 30 de mayo del 2023, 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-0525-2023, del 30 de mayo del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud del certificado de explotación de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), cédula de persona jurídica número 3-004-045086, representada por el señor Kenneth John Vaugh

Holguin, en calidad de apoderado generalísimo con límite de suma, para brindar los servicios de Escuela de Formación Aeronáutica en sus instalaciones ubicadas 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-1111-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0525-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.08, a la cual se le asigna el número 080-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 080-2023 que resuelve:

1. Otorgar a la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), cédula de persona jurídica número 3-004-045086, representada por el señor Kenneth John Vaugh Holguin, en calidad de apoderado generalísimo con límite de suma, el certificado de explotación bajo los siguientes elementos:

Servicios por brindar: Escuela de Formación Aeronáutica.

Base de operación: Las operaciones las estarán realizando en las instalaciones de la Cooperativa ubicadas a 300 metros al oeste del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, San José, Costa Rica.

2. Tarifas: De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-067-2023 del 6 de marzo de 2023, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo; autorizar a la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), el registro de las tarifas, las cuales se establecen en dólares moneda en curso de los Estados Unidos de América y no detallan condiciones, esto según el siguiente detalle:

Tarifa por curso de avión tipo (US$)	
Detalle	***Tarifa por participante***
Airbus A319/320/321	*500,00*
Boeing 737 NG	*500,00*
Embraer 190	*500,00*
Airbus A320NEO diferencias	*500,00*
Boeing 737MAX diferencias	*500,00*

Recordar a la cooperativa, que cualquier cambio en las tarifas, deben ser presentadas al Consejo Técnico de Aviación Civil para su aprobación y/o registro, según lo señalado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil, con al menos 30 días de anticipación a su entrada en vigor.

3. Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por un plazo de 5 años contados a partir de su expedición.

4. Consideraciones técnicas: La Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

5. Cumplimiento de las leyes: La Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa) se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

6. Otras obligaciones: La Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá ***rendir una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

Una vez otorgado el certificado de explotación, deberá de iniciar sus operaciones según lo señalado en el artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil; asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la citada Ley. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Finalmente, se le advierta a la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual, deberá coordinar con el Gestor Interesado cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera. Asimismo, se le advierte a la concesionaria que dicho certificado de explotación se otorga sin perjuicio de los convenios que deba suscribir como beneficiario de dicho certificado con los concesionarios aeroportuarios, para cualquier servicio que deba brindarse en el área concesionada.

Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Notificar al señor Kenneth John Waugh Holguin, apoderado generalísimo de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), por medio de los correos electrónicos legal@coopesa.com y rmurillo@coopesa.com. Publíquese en el diario oficial e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

El señor Luis Amador solicita que se deje sin efecto el punto dos del artículo sétimo de la sesión ordinaria 32-2023, del 30 de mayo del 2023, en virtud de que ya se logró solucionar el tema presupuestario relacionado con la distribución del gasto corriente y capital.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dejar sin efecto el punto dos del artículo sétimo de la sesión ordinaria 32-2023, del 30 de mayo del 2023.

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON TREINTE Y CINCO MINUTOS

LUIS AMADOR JIMÉNEZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSÉ MARÍA VARGAS CALLEJAS

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

DANIELLE JENKINS BOLAÑOS

MARCOS CASTILLO MASÍS

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

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 34-2023

Fecha: 06 de junio del 2023
Hora: 5:30 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

1.- aprobación de la agenda No. 34-2023

IL.- APROBACIÓN DEL ACTA

1.- aprobación del acta de la sesión No. 32-2023

III.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

1.- Informe mensual de ejecución abril 2023.

2.- Actualización del estado de puente 5 e informe de accidente-AIDOQ.

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A– PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA

A1.- Informe relacionado con el RECURSO DE APELACION interpuesto por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía AERODIVA sociedad anónima, para ante el CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL contra la "Resolución N° 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós; contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°007-2023 de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés y contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°003-2023 de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, que resuelve la solicitud de adición y aclaración.

B. DEPARTAMENTO DE AEROPUERTOS

B1.- Informe relacionado con la recomendación concreta sobre cómo ejecutar las fases del proyecto del aeropuerto de Limón, para reducir al máximo los tiempos de ejecución, en el plazo de una semana; de conformidad con el artículo 08 de la sesión ordinaria 26-2023, celebrada el 04 de mayo del año en curso.

B2.- Informe relacionado con la Pre-inversión del proyecto para la adquisición de equipos SEI en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría, Daniel Oduber Quirós, Tobías Bolaños Palma y Limón.

C.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

C1.-Proyecto denominado "REGLAMENTO INTERNO PARA PREVENIR, DESALENTAR, EVITAR Y SANCIONAR LAS CONDUCTAS DE HOSTIGAMIENTO SEXUAL EN EL ÁMBITO LABORAL DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL".

C2.- Informe relacionado con la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú), para brindar los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Lima, Perú - San José, Costa Rica y viceversa.

C3.- Recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante en contra del acta de notificación número 0169 de las catorce horas con seis minutos del día 5 de mayo del 2023, mismo que notificó el artículo sétimo de la sesión ordinaria 25-2023 del 27 de abril de 2023 y la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del día 27 del mes de abril de 2023, emitidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil, interpuestos por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078.

C4.- Informe relacionado con la solicitud de certificado de explotación de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), para brindar los servicios de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros.

C5.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Spirit Airlines Inc, para suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y regreso, efectiva a partir del 26 de mayo 2023 al 26 de mayo 2024.

C6.- Informe relacionado relacionado con las cuentas por cobrar de los operadores aéreos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

C7.- Informe relacionado con la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, para brindar los servicios de mantenimiento en línea en los aeropuertos Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

C8.-Informe relacionado con la solicitud de certificado de explotación de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), para brindar los servicios de Escuela de Formación Aeronáutica en sus instalaciones ubicadas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N°2

No.074-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas exactas del seis de junio del dos mil veintitrés.

Se conoce **RECURSO DE APELACION** interpuesta por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía **AERODIVA** sociedad anónima, para ante el CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL contra la "**Resolución N° 0047-2022** de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós; contra la Resolución **DGAC-DG-RES-N°007-2023** de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés y contra la Resolución **DGAC-DG-RES-N°003-2023** de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, que resuelve la solicitud de adición y aclaración.

Resultandos:

I. Que mediante Resolución N° 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós, la Dirección General de Aviación Civil, resolvió los **argumentos de nulidad (presentado como recurso de nulidad)** interpuestos por el señor Carlos Vargas Arrieta, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022. Dicha resolución notificada el día 22 de diciembre de 2022, indicó en su parte resolutiva:

"N° 0047-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós.

Se conocen argumentos de nulidad (presentado como recurso de nulidad) interpuestos por el señor Carlos Vargas Arrieta, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022.

...

Por tanto,

La Dirección General de Aviación Civil
Resuelve:

Rechazar los argumentos de nulidad (presentados como recurso de nulidad) interpuestos por el señor Carlos Vargas Arrieta, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022, toda vez que la misma no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC 119 y RAC 21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas. Por el contrario, la Dirección General de Aviación Civil está regulando mediante dicha circular la forma en que los trabajos aéreos. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.

Además, se rechaza los demás argumentos expuestos por el señor Vargas Arrieta, mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-3369-2022 del 1° de noviembre de 2022,

mediante el cual, presentó oposición al oficio número DGAC-DSO-233-2022 del 12 de octubre de 2022, mediante el cual, la Dirección General de Aviación Civil le notificó a la compañía Aerodiva sociedad anónima, el inicio de un proceso de enmienda de las habilitaciones y especificaciones de operación de la aeronave matricula TI-BJT.

Notifíquese al señor Carlos Vargas Arrieta, a la dirección de correo electrónico: luis.ortiz@oyzabogadoscr.com y simultáneamente a la dirección de correo electrónico: kvargas@aerodiva.com"

II. Que mediante Resolución N° 003-2023 de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, de la Dirección General de Aviación Civil conoció **solicitud de adición y aclaración**, interpuesta por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la resolución de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre del dos mil veintidós, dictada por la Dirección General de Aviación Civil. Dicha resolución notificada el día 27 de enero de 2023, indicó en su parte resolutiva:

"N° 003-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés.

Se conoce solicitud de adición y aclaración, interpuesta por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la resolución número 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre del dos mil veintidós, dictada por la Dirección General de Aviación Civil.

Por tanto,

La Dirección General de Aviación Civil
Resuelve:

RECHAZAR las diligencias de adición y aclaración presentadas por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía Aerodiva sociedad anónima, en relación con la resolución número 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre de del dos mil veintidós, dictada por la Dirección General de Aviación Civil.

Notifíquese a la señora Karla Vargas, apoderada generalísima de la compañía Aerodiva sociedad anónima, a la dirección de correo electrónico: luis.ortiz@oyzabogadoscr.com y simultáneamente a la dirección de correo electrónico: kvargas@aerodiva.com"

III. Que mediante Resolución N° 007-2023 de las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés, la Dirección General de Aviación Civil, conoció conoce **recurso de revisión y revocatoria** interpuesto por el señor Carlos Vargas Arrieta, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la resolución número 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre del dos mil veintidós, dictada por la Dirección General de Aviación Civil. Dicha resolución notificada el día 22 de febrero de 2023, indicó en su parte resolutiva:

"Por tanto,

La Dirección General de Aviación Civil
Resuelve:

1) Declarar inadmisible, por falta de fundamentación, el recurso de revocatoria interpuesto por el señor Carlos Vargas Arrieta, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la resolución número 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre del dos mil veintidós, toda vez que no se establecen razones claras y precisas que ameriten la revisión de lo resuelto por la Dirección General de Aviación Civil; además, no ofrece las pruebas que sustenten su disconformidad.

Notifíquese al señor Carlos Vargas Arrieta, a la dirección de correo electrónico: luis.ortiz@oyzabogadoscr.com y simultáneamente a la dirección de correo electrónico: kvargas@aerodiva.com"

IV. Que mediante escrito de 06 de marzo de 2023, la empresa AERODIVA presentó ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, **RECURSO DE APELACIÓN** interpuesta por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía AERODIVA sociedad anónima, para ante el CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL contra la "Resolución N° 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós; contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°007-2023 de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés y contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°003-2023 de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, que resuelve la solicitud de adición y aclaración. Dicho recurso establece las siguientes pretensiones:

"PRIMERO: Que previamente a tomar la decisión y resolver el presente recurso de apelación, se le conceda a los representantes legales de la empresa AERODIVA S.A. una audiencia, para una sesión del Consejo Técnico de Aviación Civil, para un día martes y poder exponer de viva voz, de manera sucinta la realidad de la situación que la empresa ha tenido en los últimos años.

SEGUNDO: Que se revoquen las Resoluciones anteriores al presente proceso, a saber:
1. Resolución N° 0047-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós
2. Resolución DGAC-DG-RES-N°007-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés
3. Resolución DGAC-DG-RES-N°003-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, que resuelve la solicitud de adición y aclaración.

TERCERO: Que se declare la nulidad absoluta, sin ningún valor legal y sin ninguna efectividad para terceros o para los operadores la Circular de Asesoramiento CA N°: CA-AIR21-001/2022 Fechada 24/06/2022 y sus revisiones posteriores y recientes como la Revisión 1, fechada 22/12/2022, (elaborada y firmada precisamente tres días después de que se nos notifica la primera Resolución que rechaza los argumentos de mi representada cuando inició el presente proceso), por razones de falta de legalidad, de

igual forma debe declararse la nulidad de todas las actuaciones y resoluciones derivadas de ese mismo documento, que son, pero no limitadas a:

1. Los oficios DGAC-DSO-OF-0233-2022, con Referencia: DGAC-DSO-OPS-OF-1545-2022 AD-OPS-07-22-007, DSO-OF-0162-2022, los Email 4 y 5 de agosto 2022
2. La propuesta de enmienda de las Habilitaciones y Especificaciones de Operación (OpSpecs) de acuerdo con el RAC 119.51, emitidas al operador aéreo AERODIVA Sociedad Anónima, para el helicóptero modelo UH-1H matrícula TI BJT, (porque este es el único objetivo de la Circular de Asesoramiento CA N°: CA-AIR21-001/2022, es falso que sea para todas las aeronaves con certificado restringido, porque a las demás no les aplica en sentido específico ni sentido general)
TERCERO: Que con fundamento en la disposición de los Artículos 122 a 124 de la Ley General de Administración Pública, y el Dictamen de la Procuraduría General de la República "C-158-2008 del 12 de mayo de 2008 se restablezca la vigencia de la Circular de Asesoramiento CA N°: RAC 21-01-2020, de Fecha: 14/10/2020, denominada "Aceptación de los Certificados Tipo (NO. H7SO y NO. R00005SE) del Helicóptero UH-1 (series)", por cuanto trae beneficios al operador, y en este acto el operador la invoca, conforme al inciso 2., del Artículo 122 LGAP.

CUARTO: Que se anule en todo sentido, y se deje sin valor ni efecto, la enmienda propuesta, para la modificación de las Especificaciones de Operación del helicóptero modelo UH-1H matrícula TI BJT por haberse demostrado con argumentos válidos la improcedencia y/o inconveniencia de aplicarla, y se respete la integridad de los preceptos reglamentarios del RAC 121 y RAC 119, con énfasis en el Artículo 119.51, claramente establece:

"RAC-119.51. Modificación/ enmienda de las habilitaciones y especificaciones de operación.
a) Se pueden realizar modificaciones / enmiendas en las habilitaciones y especificaciones de un certificado operativo, si:
1) La Dirección General de Aviación Civil determina que el interés público y la seguridad aérea lo justifican.
2) El titular del Certificado Operativo lo solicita.

QUINTO: Que en virtud de las anteriores tres peticiones solicito que al helicóptero modelo UH-1H matrícula TI BJT, se le REESTABLEZCAN O RESTITUYAN las habilitaciones que siempre ha tenido la empresa, o sea las que ha tenido de las desde sus inicios, por el mismo derecho que le asiste al operador aéreo con base en el mismo Artículo reglamente del RAC 119.51 y la autoridad aeronáutica proceda, de conformidad con la segunda parte de la citada disposición, que dice:

b)(……..), se aplica el siguiente procedimiento:
1) La Dirección General de Aviación Civil notifica por escrito al titular del Certificado Operativo sobre la enmienda propuesta y le convoca a una comparecencia oral y privada con una antelación de quince días hábiles, previos a su celebración.
2) El titular del certificado cuenta con el plazo antes indicado, contado a partir del día hábil siguiente de la fecha de notificación, para remitir por escrito la posible oposición que tuviere a la enmienda propuesta, los puntos de vista o argumentos al respecto.
3) Después de haber evaluado la información presentada, notificará al titular del certificado la decisión que se adopte, en los siguientes términos:

i) Adoptar total o parcialmente la enmienda propuesta.
ii) Retira la enmienda propuesta, por haberse demostrado con argumentos válidos la improcedencia y/o inconveniencia de aplicarla."

De manera que, al helicóptero modelo UH-1H matrícula TI BJT deben realizarse el restablecimiento o restitución de las siguientes habilitaciones, tal y como desde su origen las ha tenido la empresa AERODIVA S.A. Las habilitaciones que se solicitan reestablecer son:
1. Carga Externa Clase D
2. Ambulancia
3. Extinción de incendios en bosques
4. Exploración geológica
5. Conservación y utilización de suelos y aguas
6. Elaboración de mapas para agricultura
7. Silvicultura
8. Estudios Hidrológicos
9. Patrullaje forestal
10. Patrullaje de oleoductos
11. Inspección y control de áreas inundadas y devastadas (restricción alguna.)
12. Control de tráfico, rodando y actos públicos
13. Televisión y rodaje de películas
14. Supervisión de trabajos de construcción
15. Construcción de líneas de alta tensión y teleféricos
16. Construcción de oleoductos
17. Evacuaciones médicas
18. Búsqueda y rescate

SEXTO: Que se instruya a los Departamento de Aeronavegabilidad y Operaciones de la Dirección General de Aviación Civil a confeccionar las Especificaciones de Operación con las habilitaciones solicitadas al helicóptero modelo UH-1H matrícula TI-BJT.

SETIMO: Por razones de seguridad jurídica, con el conocimiento que el agotamiento de la vía administrativa es opcional. Sin embargo, no confiando en el sistema y en el procedimiento que se ha aplicado a AERODIVA S.A., en el presente proceso, de conformidad con el artículo 310 de la Ley General de Aviación Civil en concordancia con el Artículo 173 de la Carta Magna, y existiendo una jerarquía impropia, como lo ha señalado la Sala Constitucional, principalmente mediante el voto No. 6866- 2005 de las 14:37 horas del 01 de junio del 2005 y reafirmado por los votos No. 3669- 2006 y No. 17737-2012, dejo de manifiesto que el resultado del presente recurso de apelación agota la vía administrativa."

V. Que en el presente asunto se han observado las normas y procedimientos de ley.

Considerando

1. Admisibilidad del recurso

Jurídicamente, por recurso se entiende el medio u oportunidad procesal concedido taxativamente por ley a las partes dentro del procedimiento correspondiente, para requerir que el mismo juez u órgano administrativo que dictó una resolución o su superior jerárquico, propio o impropio, la examine de nuevo, con el fin de corregir los errores, excesos u omisiones sobre la relación material o sobre la relación procesal que en ella se haya incurrido.

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

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

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

Por lo cual, la Dirección General entrará a conocer el escrito recursivo de fecha 06 de marzo de 2023, suscrito por la señora Karla Vargas Aguirre, como recurso de apelación, siempre y cuando este haya sido interpuesto dentro del plazo establecido por nuestro ordenamiento jurídico y el mismo se encuentre debidamente motivado.

En el presente asunto, las resoluciones recurridas fueron notificada a la compañía AERODIVA SOCIEDAD ANÓNIMA, de la siguiente manera:

- mediante correo electrónico el 22 de diciembre de 2022 para la Resolución N° 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós:
- mediante correo electrónico el 27 de enero de 2023 para la Resolución DGAC-DG-RES-N°003-2023:
- y mediante correo electrónico el 22 de febrero de 2023 para la Resolución DGAC-DG-RES-N°007-2023.las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés.

Siendo que el plazo para presentar dicho recurso vencía el 08 de marzo de 2023; por lo cual, con fundamento en el artículo 308 de la Ley General de Aviación Civil, el mismo se encuentra dentro del plazo establecido por ley y, por lo tanto, se considera admisible el recurso de apelación planteado por la compañía AERODIVA S.A..

2. Objeto del recurso

El objeto del presente acto administrativo versa sobre el recurso de apelación contra la resolución número 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre del dos mil veintidós, dictada por la Dirección General de Aviación Civil. Dicha resolución notificada el día 22 de febrero de 2023, contra la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022, toda vez que la misma no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC 119 y RAC 21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas. Por el contrario, la Dirección

General de Aviación Civil está regulando mediante dicha circular la forma que se desarrollan los trabajos aéreos. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.

El recurrente, en lo que interesa, manifiesta lo siguiente:

1. *"PRIMERO: Mi representada fue notificada de última resolución, o sea la resolución que declara inadmisible el recurso de revisión y revocatoria distinguida como "DGAC-DG-RES-N°007-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés." El día 22 de febrero de 2023. De manera que, de conformidad con el 308 de la Ley General de Aviación Civil, en tiempo y forma vengo ante el Honorable Consejo presentar RECURSO DE APELACION contras las indicadas Resoluciones."*

   Es cierto, en dicha fue notificada de la resolución N° DGAC-DG-RES-N°007-2023

2. *"SEGUNDO: AERODIVA S.A. presenta recursos de revisión y revocatoria, y es declarado inadmisible, con argumentos espurios, simples y llanos, por la voluntad de quien se los presenta al Señor Director para su firma, de esa forma son declarados inadmisibles. Razones por los que en este acto vengo a presentar RECURSO DE APELACION para ante el Honorable Consejo Técnico de Aviación Civil, contra las resoluciones siguientes: "Resolución N° 0047-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós" y contra la resolución que declara inadmisible el recurso de revisión y revocatoria distinguida como "DGAC-DG-RES-N°007-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés." Y hasta contra la Resolución que resuelve la solicitud de adición y aclaración, que es la DGAC-DG-RES-N°003-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés..."*

   Es cierto, sus recursos interpuestos contra la Resolución N° 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós y la N° DGAC-DG-RES-N°003-2023 de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, fueron declaradas sin lugar en los siguientes términos:

   "N° 0047-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós.

   Por tanto,
   La Dirección General de Aviación Civil
   Resuelve:

   Rechazar los argumentos de nulidad (presentados como recurso de nulidad) interpuestos por el señor Carlos Vargas Arrieta, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022, toda vez que

la misma no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC 119 y RAC 21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas. Por el contrario, la Dirección General de Aviación Civil está regulando mediante dicha circular la forma en que los trabajos aéreos. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.

Además, se rechaza los demás argumentos expuestos por el señor Vargas Arrieta, mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-3369-2022 del 1° de noviembre de 2022, mediante el cual, presentó oposición al oficio número DGAC-DSO-233-2022 del 12 de octubre de 2022, mediante el cual, la Dirección General de Aviación Civil le notificó a la compañía Aerodiva sociedad anónima, el inicio de un proceso de enmienda de las habilitaciones y especificaciones de operación de la aeronave matricula TI-BJT..."

"N° 003-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés.

Por tanto,
La Dirección General de Aviación Civil
Resuelve:

RECHAZAR las diligencias de adición y aclaración presentadas por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía Aerodiva sociedad anónima, en relación con la resolución número 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre de del dos mil veintidós, dictada por la Dirección General de Aviación Civil..."

En cuanto a las afirmaciones imputadas de parte de la empresa recurrente que señala que es un "*ARGUMENTO ABSOLUTAMENTE FALSO Y ACOMODATICIO A UNA SITUACION QUE LOS ABOGADOS REDACTARON ACOMODARON POR SUGERENCIA DE LOS TECNICOS DE LA DGAC PARA DECIR SIMPLEMENTE QUE NO, POR INOPIA DE FALTA DE ESTUDIO DE LA NORMATIVA*", no se hará referencia por no aportar la prueba correspondiente, además de ser irrespetuosas y temerarias contra esta Administración, las cuales no son de recibo para su estudio y referencia en la presente resolución.

Tampoco es de recibo la expresión que señala que "*...mediante los oficios N° 0047-2022 y DGAC-DG-RES-N°007-2023, la DGAC manifiesta que la Circular CA-AIR21-001/2022 no modifica los reglamentos RAC 119 ni RAC 21 y que la DGAC está regulando mediante circulares. El texto antes referido y citado, ahora traído parcialmente para evitar una reiteración burda*". "*...contra la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022, toda vez que la misma no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC 119 y RAC 21...*" La Dirección General de Aviación como Autoridad administrativa, emitió la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022, toda vez que la misma no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC-119 y el RAC-21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas.

Por el contrario, la Dirección General de Aviación Civil regló mediante dicha circular la forma en que se desarrollan los trabajos aéreos. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de

jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.

3. *Afirma el recurrente que "El RAC-119.2 b) establece que la operación de aeronaves en Servicios especializados, ente ellos: ambulancia aérea, está categorizada dentro de los* términos de Trabajo Aéreo, y por ende podrán ser realizadas por aeronaves restrictas, como los UH-1 series, que requieren de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial (Restricto), esto tiene su fundamento en que las operaciones de ambulancia aérea al igual que todo trabajo aéreo, están expuestas a mayor nivel de riesgo que los vuelos de pasajeros. La citada circular abiertamente modifica esta disposición del reglamento RAC-119.2 b), al indicar en la sección 8.3.2 que las operaciones de ambulancia aérea únicamente serán realizadas con aeronaves que ostenten un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, nada más alejado de la realidad, como si se tratara de vuelos con pasajeros, dejando fuera las aeronaves con Certificado de Aeronavegabilidad Especial."

Lo anteriormente indica contiene una premisa verdadera y una premisa falsa en su redacción. Es cierto que el reglamento RAC-119.2 b), regula la posibilidad de brindar Trabajos Aéreo operación de aeronaves en servicios especializados tales como ambulancia, pero no es cierto que las operaciones de ambulancia aérea únicamente serán realizadas con aeronaves restrictas. La restricción que pueden ostentar depende de condiciones externas a esta Administración y que pueden ser aplicadas de manera general. La Circular CA-AIR21-001/2022 no está modificando el marco normativo denominado RAC-119.2 b) que rige esta materia, está ordenando los servicios especializados de ambulancia aérea, a las aeronaves con Certificado de Aeronavegabilidad Estándar o autorizados técnicamente a nivel original por los fabricantes en función de la seguridad operacional, independientemente que se hayan efectuado con helicópteros UH-1 series, que posean un Certificado de Aeronavegabilidad Especial.

Encuentra nuevamente este Consejo Técnico una tremenda falta de respeto, la afirmación brindad del recurrente, página 4 del escrito recursivo cuando afirma cuestiona y escribe "*¿Se estará pretendiendo beneficiar a otro o a otros operadores con esa actitud y esa forma de pensar y discernir? Es una situación interesante, que merece ser investigada.*" Esto pseudo pregunta, debe de previo ser rechazada tajantemente por este Consejo, y solo refiere que en caso de tener la prueba correspondiente el recurrente, aporte y aclare qué tipo de beneficios se refiere y a cuáles operadores se benefician y que merecen ser investigados, conforme los procedimientos administrativos correspondientes.

No es cierto como afirma el apelante que *"...la Circular CA-AIR21-001/2022 si esta está modificando el marco normativo superior RAC-119.2 b) que rige esta materia, al pretender conferirle la exclusividad de los servicios especializados de ambulancia aérea, a las aeronaves con Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, a sabiendas de que las compañías afectadas, hemos realizado esta actividad por más de 20 años con helicópteros UH-1 series, los cuales disponen de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial.*" En primer lugar una Circular de acuerdo a las fuentes del derecho, teoría básica del ejercicio profesional, no puede estar por encima de un reglamento, o mucho menos modificarlo, como asevera la parte; lo que se ha hecho es ordenar las condiciones técnicas del tipo de aeronave en cuestión, bajo el tema de resguardar la seguridad operacional y la responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica. Si bien es cierto la empresa ha operado con por más de 20 años con helicópteros UH-1 series, los cuales disponen de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial, lo cierto es que dicha aeronave de acuerdo con las especificaciones del fabricante y la autoridad emisora no es una

aeronave que debe operar vuelos ambulancia; error de interpretación que ha sido corregido por la DGAC por medio de la Circular CA-AIR21-001/2022.

4. Indica la parte: "*Error enorme: Mediante la Circular de Asesoramiento CA-AIR21-001/2022, SI se está modificando el ordenamiento jurídico establecido y se pretenden modificar derechos y situaciones jurídicas subjetivas del administrado, porque la circular de asesoramiento no forma parte del ordenamiento jurídico, establecido dentro de la jerarquía de las normas, establecida constitucionalmente y el Artículo 6.1 de la Ley General de la Administración Pública No. 6227. Además, se está modificando lo establecido en el reglamento (RAC 19 Y RAC 21) e interpretándolos de manera subjetiva desde un escritorio.*"

En este sentido y siendo reiterativos de la legalización de actos emitidos por la DGAC por medio de la Circular de Asesoramiento CA-AIR21-001/2022, a la cual todos los operadores se deben sujetar, de manera inequívoca, sin excepcionalidad alguna o derecho conferido por su condición de operador, se ha ordenado el tipo de operaciones por medio del tipo de aeronaves que posee, y las normativa vigentes no se ha cambiado, sobre todo la citada, donde nuevamente llamamos la atención que no existen interpretaciones ni subjetivas, salvo la que el operador pudiese demostrar en otras instancias ni tampoco se acepta que sea por medio de una función desde un escritorio. Esa afirmación no se acepta bajo ningún esquema o razonamiento, y se llama la atención la profunda falta de respeto a la Institucionalidad administrativa y la probidad de los funcionarios de la DGAC.

Reitera la parte apelante que:

> "*En este momento todo está pendiente de que la autoridad aeronáutica indique cuáles son las razones que "creen" que tiene el helicóptero TI BJT, no cumple con razones de interés público ni de seguridad aérea, y del resultado final de estos recursos y posiblemente otras acciones legales. Es más, a la administración de la aviación civil mi representada le otorgó otra oportunidad, al presentarle una solicitud de adición y aclaración y también eludió la respuesta cuando en la parte resolutiva simplemente dijo:*
>
> *"Nuevamente, reclama falta de fundamentación, análisis y motivación de la resolución que resolvió rechazar los argumentos de nulidad interpuestos contra la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022; no se están alegando cuestiones de la parte dispositiva de dicha resolución sino, más bien, supuestos vicios de nulidad. En consecuencia, la solicitud planteada debe ser rechazada."*
>
> *En otras palabras, la Autoridad Aeronáutica no conoce cuáles son los impedimentos de interés público y de seguridad aérea por los cuales se le desea eliminar la habilitación de ambulancia aérea a la aeronave TI BJT, porque si las conociera las hubiera indicado."*

Encuentra este órgano revisor de la Apelación planteada, que la respuesta dada de parte de la instancia previa mediante resolución N° 07-2023 supra citada es omisa en cuanto al desarrollo de las inconformidades presentadas, ya que indica en su parte resolutiva que "*Dicho lo anterior, el recurso de revocatoria interpuesto por el señor Carlos Vargas Arrieta, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la resolución número 0047-2022 citada, debe declararse inadmisible por falta de*

fundamentación, toda vez que no se establecen razones claras y precisas que ameriten la revisión de lo resuelto por la Dirección General de Aviación; además, no ofrece las pruebas que sustenten su disconformidad."

Aquí es donde debe revisarse la actuación administrativa previa y debe dejarse claro que por medio de la emisión general y no particular de la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022, no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, tema supramencionado y explicado, como es el RAC 119 y RAC 21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas. Por el contrario, la Dirección General de Aviación Civil está regulando mediante dicha circular la forma desarrollada de los trabajos aéreos. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.

En primera instancia, debemos de indicar que las Circulares de Asesoramiento son documentos emitidos por la Autoridad Aeronáutica que contienen procedimientos aceptables para ampliar, aclarar y servir de guía para el cumplimiento de los requisitos de la Regulación.

La DGAC puede conforme a los procedimientos establecidos, emitir las Circulares mediante las cuales prohíba, limite o someta a determinadas condiciones una operación en interés de la seguridad operacional y para para facilitar el cumplimiento e implementación de los reglamentos aeronáuticos. Éstas constituyen un texto asociado a los requisitos de un RAC, para clarificar y proporcionar guías para su aplicación. Contiene explicaciones, interpretaciones y/o métodos aceptables de cumplimiento, nunca se consideran textos sustitutivos ni reformativos de los RACS a los cuales están supeditados en su contenido.

Formalmente, el apartado c) del inciso XVII del artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil le da la facultad al Director General de Aviación Civil de velar por la seguridad de la navegación aérea y del transporte aéreo, dándole así mismo la potestad para prescribir y revisar periódicamente, disposiciones reglamentarias y normas mínimas, es que se emitió la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 citada, con el propósito de definir el tipo de trabajos aéreos que pueden ser ejecutados por una aeronave poseedora de un Certificado de Tipo Restringido. Además, explica el procedimiento a seguir por los operadores para obtener de la Dirección General de Aviación Civil, una habilitación o aprobación para la ejecución de esas actividades. Dicho acto administrativo es totalmente válido.

Es importante dejar claro que la circular cuestionada no impone ninguna restricción por sí misma ni quita o deshabilita las especificaciones de operación aprobadas distintas al transporte de pacientes en servicios de ambulancia aérea. Este documento, como se indicó anteriormente, su único propósito es el ayudar a definir cuáles son los posibles tipos de operaciones que podrían ser ejecutadas con aeronaves de categoría restringida. En el punto 8.2 de la citada circular, se explica que es el Certificado de Tipo expedido por el estado de Diseño, el que finalmente define para cuales de esas tareas es apta una aeronave en particular.

De lo anterior, se deduce que las limitaciones operacionales nacen de la aceptación completa que la Dirección General de Aviación Civil debe hacer del Certificado de Tipo de la aeronave, incluyendo cualquier restricción ahí estipulada. Lo anterior, en cumplimiento de la regulación nacional vigente como es el RAC-21

Dicho de otra forma, la Circular de Asesoramiento CA-AIR21-001/2022 citada, es únicamente una recopilación y explicación de posibles tareas para aeronaves restrictas, aclarando los términos correctos a usar en las

habilitaciones. Además, establece la opción a la autoridad aeronáutica para que pueda otorgar alguna otra aprobación, si se siguen los procedimientos señalados.

Por lo anterior, podemos decir que la circular de asesoramiento citada, no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC 119 y RAC 21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas. Por el contrario, la Dirección General de Aviación Civil está regulando, mediante dicha circular, la forma en que los trabajos aéreos pueden ser ejecutados por una aeronave poseedora de un Certificado de Tipo Restringido. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.

Razón por la cual, no encontramos elementos que evidencien una nulidad en la Circular de Asesoramiento citada, pues la misma ha venido a instrumentalizar o materializar las limitaciones descritas en normas superiores.

5. Alega el apelante que "*el CO de AERODIVA S.A. para trabajos aéreos, sin limitación alguna, fue autorizado y con publicación en el Diario La Gaceta, mediante Acuerdo Aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo duodécimo de la sesión ordinaria Nº 52-2009, celebrada el 7 de diciembre del 2009. Ese acuerdo no puede ser limitado de ninguna forma por los funcionarios de los departamentos técnicos de la DGAC, salvo por razones de seguridad operacional o de interés público según el RAC 121.5. Y los trabajos aéreos del Certificado de Operador son los trabajos especificados en el Documento 9408-AN/922 (Manual de Trabajo Aéreos de OACI) vigente en el momento en que la aeronave se certificó como aeronave civil y se le otorgó la matrícula N 6131P, a nombre de la empresa PACIFIC HELICOPTER TOURS INC Esta situación se amplía en el punto CINCO siguiente. A esos se refiero el otorgamiento del CO otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil.*"

Nuevamente pretende hacer incurrir en error de interpretación la empresa apelante, cuando afirma que sus trabajos aéreos no pueden ser limitados de ninguna forma por parte de la DGAC, en contravención a lo aprobado por el CETAC. Los trabajos autorizados en su oportunidad, mediante artículo duodécimo de la sesión ordinaria Nº 52-2009, celebrada el 7 de diciembre del 2009, fueron aprobados en condiciones técnicas distintas a las actuales y que se ven actualizados en el Certificado Operativo conforme la CA Nº: CA-AIR21-001/2022, por lo cual es correcto afirmar que la Dirección General de Aviación Civil podrá enmendar o modificar las habilitaciones y especificaciones de un certificado operativo, si determina que el interés público y la seguridad aérea lo justifican y ello no altera o cambia lo autorizado por el CETAC en su Certificado de Explotación supra citado. Por ello lleva razón el a-quo al afirmar:

> *"Ahora bien, la recurrente a lo largo de su documento refiere su tema a los documentos números 9408 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y 8110.56A de la Administración Federal de Aviación (FAA). En este sentido, se debe aclarar que en el caso del documento 9408 citado, se trata de un manual obsoleto, el cual, no es ya distribuido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los conceptos que ahí se estipulaban ya no son controlados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por lo que no debería tomarse como fundamento para este reclamo.*

En este mismo sentido, el orden 8110.56A citado, emitida en el 2008, fue cancelada en el 2017, de acuerdo con la información de la página web de la Administración Federal de Aviación (FAA), es entonces también un documento de referencia desactualizado, incluso en menciones especificas a párrafos de interés en esos documentos, ya hoy en día han cambiado en el único documento vigente que es la Order 8110.56B.

Por lo anterior, no se entrará a conocer o debatir los argumentos que refieren a dichos documentos, pues los mismo se encuentran desactualizados."(Resolución N° 0047-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós)

La circular de asesoramiento aclara, en cumplimiento de la obligación establecida en el RAC-21, que se debe aceptar integralmente los Certificados de tipo de aeronave y que la operación de vuelos ambulancia, solo debe ser realizada con aeronaves de Certificado de Tipo estándar. Esto se puede consultar en la Order 8110.56B de la página de la Administración Federal de Aviación (FAA).

Cabe señalar que el termino usado por la Administración Federal de Aviación (FAA), en dicho documento, para referirse a este tipo de vuelos es EMS Emergency Médical Services, reafirmando el concepto explicado en la circular recurrida.

De conformidad con el oficio N° DGAC-DSO-AIR-OF-1249-2022 del 22 de noviembre de 2022, emitido por la Unidad de Aeronavegabilidad, los fabricantes o poseedores de un Certificado de Tipo, no son los que tienen la autoridad de aprobar un tipo de operación. Ese derecho lo tiene la autoridad de aviación civil del país que aprueba el Certificado de Tipo, en este caso la Administración Federal de Aviación (FAA). Tal aprobación se hace en el documento del certificado de tipo, donde se estipulan las limitaciones operacionales, que es lo que la Dirección General de Aviación Civil está siguiendo en este caso. Otras tareas para las cuales la aeronave pueda estar totalmente capacitada pero que no han sido aceptadas por la Administración Federal de Aviación (FAA), no pueden ser autorizadas por la Dirección General de Aviación Civil. De debe reafirmar lo señalado:

"Las consultas que menciona la compañía Aerodiva sociedad anónima a los poseedores del Certificado de tipo van en el sentido de si el helicóptero puede técnicamente realizar algunas otras tareas, pero, aunque a criterio de esos dueños del Certificado de Tipo la respuesta es positiva, no han recibido el aval de la Administración Federal de Aviación (FAA) y, por tanto, la Dirección General de Aviación Civil no puede considerar las mismas como información aprobada."

Citando nuevamente el oficio N° DGAC-DSO-AIR-OF-1249-2022 del 22 de noviembre de 2022, se esclareció que:

"...las limitaciones operacionales nacen de la aceptación completa que la DGAC debe hacer del Certificado de Tipo de la aeronave, incluyendo cualquier restricción ahí estipulada. Esto en cumplimiento de la regulación nacional vigente RAC 21. Dicho de otra forma, la CA es únicamente una recopilación y explicación de posibles tareas para aeronaves restrictas aclarando los términos correctos a usar en las habilitaciones. Establece además la opción

para que la DGAC pueda otorgar alguna otra aprobación si se siguen los procedimientos establecidos.

La acción de enmienda emprendida por la DGAC se basa por tanto en el cumplimiento del RAC 21 y del RAC 119.51."

"La DGAC debe aclarar que en el caso del documento 9408 se trata de un manual obsoleto el cual nos es ya distribuido por la OACI. Los conceptos que ahí se estipulaban ya no son controlados por la OACI por lo que no debería a nuestro criterio ser usado como base para ningún reclamo. Por otro lado, la Order 8110.56A de la FAA emitida en el año 2008 y cancelada en el 2017, de acuerdo con la información de la página web de la FAA, es entonces también un documento o referencia desactualizada siendo que el documento vigente es el 8110.56B de fecha julio del 2017, el cual sí fue utilizado por la DGAC como referencia para la emisión de la Circular CA-AIR-21-001/2022."

Este Consejo Técnico de Aviación Civil, es del criterio que los argumentos de afectación de los derechos otorgados por éste se han peticionado con base a dos documentos desactualizados. Incluso en menciones específicas a párrafos de interés en esos documentos, ya hoy en día han cambiado en el único documento vigente que es la Order 8110.56B. De igual manera los trabajos aéreos aprobados en las especificaciones técnicas claramente señalan que la única autorización para vuelos ambulancia con que cuenta esta empresa, es para una sola aeronave matrícula TI-BJO, que no es el helicóptero tipo UH-1H, sobre el cual se desarrolla toda esta situación.

La Circular de la DGAC aclara en cumplimiento de la obligación del RAC 21 de aceptar integralmente los Certificados de Tipo de aeronaves, que la operación de vuelos ambulancia solo debe ser realizada con aeronaves de Certificado de Tipo estándar. Esto se puede consultar en la Order 8110.56B de la FAA página 5-3, párrafo que se transcribe adelante:

""...b. Operaciones No Aprobadas. AIR-100 ha evaluado las siguientes misiones y ha determinado que no son elegibles como operaciones de propósito especial de categoría restringida:
(1) Aplicación de la ley, vigilancia aérea policial y otras actividades policiales.
(2) Operaciones de evacuación médica (Medevac) y servicios médicos de emergencia (EMS) (estas actividades pueden ser realizadas por aeronaves con certificado de tipo en una categoría estándar)..."
Cabe señalar que el término usado por la FAA para referirse a este tipo de vuelos es EMS Emergency Médical Services."

Original: "...b. Operations Not Approved. AIR-100 has evaluated the following missions and determined that they are not eligible as restricted category special purpose operations:
(1) Law enforcement, police aerial surveillance, and other police activities.
(2) Medical evacuation (Medevac) and emergency medical services (EMS) operations (these activities can be performed by aircraft type certificated in a standard category)..."

Cabe señalar que el termino usado por la FAA para referirse a este tipo de vuelos es EMS Emergency Médical Services."

Esto reafirma el concepto explicado en la Circular de la DGAC. Los fabricantes o poseedores de un Certificado de Tipo no son los que tienen la autoridad para aprobar o no un tipo de operación. Ese derecho lo tiene la autoridad de aviación civil del país que aprueba el Certificado de Tipo, en este caso la FAA. Tal aprobación se hace en el documento del certificado de tipo donde se estipulan las limitaciones operacionales, que es lo que la DGAC está siguiendo en este caso. Otras tareas para las cuales la aeronave pueda estar totalmente capacitada pero que no han sido aceptadas por la FAA no pueden ser autorizadas por la DGAC. Las consultas que menciona Aerodiva a los poseedores del Certificado de tipo van en el sentido de si el helicóptero puede técnicamente realizar algunas otras tareas, pero, aunque a criterio de esos dueños del Certificado de Tipo la respuesta es positiva, no han recibido el aval de la FAA y por tanto la DGAC no puede considerar las mismas como información aprobada.

6. Nuevamente el apelante ofende a esta Administración al indicar que "*...a DGAC solapadamente mediante la emisión de la CA N°: CA-AIR21-001/2022, está jugando el rol de Estado de Diseño sin estar facultado. Está imponiendo restricciones en el Certificado Tipo de los helicópteros UH-1 series con criterios que corresponden y que son aplicables por el Estado de Diseño. Sin que la DGAC disponga de la organización técnica ni los códigos de aeronavegabilidad requeridos a los Estado de Diseño por parte de la OACI. Actuando, más allá del alcance que le faculta el RAC 21.104 a) sobre la aceptación de los Certificados Tipo.*" (Página 15)

Tal y como se fundamenta la Unidad de Aeronavegabilidad, debe este órgano resolutor señalar que es correcto que el Manual de Vuelo Militar sigue siendo aceptado por la FAA, pero el mismo debió de ser enmendado para incluir aquellas limitaciones en operaciones de propósito especial aprobadas en el Certificado de Tipo para operación en el campo civil. Las referencias a cualquier otro uso o equipo que pudo ser usado en operaciones militares debería haber sido eliminada del manual.

En el caso del Manual de Vuelo suplido por la apelante para consulta, esto no se ha cumplido pues incluso y como prueba, tiene aún el capítulo destinado a armamento militar. Lo mismo aplicaría entonces a las citas en ese manual donde menciona la instalación de camillas para personas heridas.

En resumen, los usos militares pasados no necesariamente tienen continuidad en la operación civil actual de estas aeronaves, si los mismos no han sido aceptados por la FAA, y en lo que nos interesa, posteriormente por la DGAC. Si AERODIVA llega a demostrar que la documentación es igual para las otras operaciones que pretende la DGAC lo aceptaría, pero la FAA al momento no ha concedido otras habilitaciones además de las incluidas en el certificado de Tipo.

Las Especificaciones de Operación revisadas se basan en las operaciones aprobadas bajo el Certificado de Tipo, el cual ha sido aceptado totalmente bajo los lineamientos del RAC 21 así como las políticas aplicables a aeronaves restringidas adoptadas por la DGAC bajo la circular CA-AIR-21-001/2022, la cual se basa en documentación aprobada y vigente de la FAA.

La solicitud de Aerodiva de incluir vuelos ambulancia es improcedente en los términos regulares de unas Especificaciones de Operación, al menos para el helicóptero UH-1H por su condición restringida. La Circular

CA-AIR-21-001/2022 establece el camino para que la DGAC pueda bajo ciertas circunstancias muy calificadas conceder algún tipo de exención al respecto.

7. En cuanto a las condiciones técnicas que han marcado la decisión de la DGAC de emitir la Circular CA-AIR-21-001/2022 deben considerar muchas variables y conceptos que no podemos variar.

(i) ¿Qué es una certificación de tipo?

La certificación de tipo es la aprobación del diseño de la aeronave y de todos sus componentes (incluidas las hélices, los motores, las estaciones de control, entre otros). Significa que el diseño cumple con los estándares aplicables de aeronavegabilidad, ruido, ventilación de combustible y emisiones de escape.

Cuando el diseño de una aeronave es aprobado por la autoridad aeronáutica del Estado de diseño, un Certificado Tipo (TC) aprobado y las hojas de datos del certificado tipo (TCDS) son emitidas. El TCDS incluye todas las especificaciones pertinentes para la aeronave. La información de peso y balance es relacionada en la TCDS bajo "Datos pertinentes a todos los Modelos" (o secciones similares).

(ii) ¿Qué es un certificado tipo?

Un certificado de tipo es un documento expedido para indicar la aeronavegabilidad del diseño de tipo de aeronave. El certificado refleja una determinación realizada por la entidad reguladora de que la aeronave está fabricada de acuerdo con un diseño aprobado, y que el diseño asegura la conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad.

El certificado de tipo (TC) implica que las aeronaves fabricadas de acuerdo con el diseño aprobado pueden recibir un Certificado de Aeronavegabilidad. Los ejemplos de autoridades reguladoras son la Autoridad de Aviación Civil (CAA), la Administración de Aviación Federal (FAA) y la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA.

Basado en lo anterior se emite un "Certificado de Aeronavegabilidad" para cada aeronave debidamente registrada si se ajusta a su diseño de tipo. El certificado de aeronavegabilidad es válido y la aeronave puede operar siempre y cuando se mantenga de acuerdo con las normas emitidas por la autoridad reguladora.

(iii) ¿Qué es un TC HOLDER? (TITULAR DEL CERTIFICADO)

Este sería el propietario del diseño del fuselaje, que suele ser también el fabricante de la aeronave, en el caso de aeronaves más antiguas en las que el fabricante ya no existe, el Estado de diseño puede acordar un titular alternativo. Este es el caso de las aeronaves de origen militar dadas como excedentes.

El titular del TC holder es la entidad con la que la Autoridad Aeronáutica responsable se comunica sobre cuestiones de diseño, como las AD.

- Ejemplos de TC Holder: Boeing, Robinson Helicopters, Airbus, Bell Helicopters y en el caso de la aeronave UH 1H de la empresa Aerodiva Overseas Aircraft Support, Inc.

Los certificados de tipo son aceptados en el caso de la DGAC de Costa Rica basados en el RAC-21 del cuál obtenemos la siguiente información.

Para la aeronave UH-1H encontramos que dadas las características de construcción y su empleo primario en las fuerzas armadas de EEUU no fue certificado bajo los términos de la regulación de FAA (CFR 14 parte 27) para aeronaves civiles por lo que luego de ser sometida a ciertas mejoras e inspecciones se le acepta para operar en el ámbito civil bajo un certificado de Aeronavegabilidad Especial Tipo Restringido según RAC 21 Sección 21.147 (1) citado adelante en este estudio:

> *"Del RAC 21 Sección 21.102 Definiciones*
> *Aceptación de tipo: La aceptación del certificado de tipo, es el proceso seguido por Estados de Matrícula que no tienen industria de diseño/fabricación aeronáutica y que consiste en la aplicación de procedimientos para el reconocimiento y/o la aceptación técnica directa de la certificación de tipo ya realizada por un Estado de Diseño...*
>
> *Certificado de tipo. Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.*
>
> *Del RAC 21 Sección 21.104 Aceptación del Certificado Tipo*
> *a) La DGAC aceptará los Certificados Tipo de aeronaves, motores y hélices emitidos bajo los códigos de aeronavegabilidad de la Agencia Federal para la Administración para la Aviación Civil (FAA) de los Estados Unidos de América, o por la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (EASA) de Europa, o por la Transport Canada Civil Aviation (TCCA).*
>
> *Del RAC 21 Sección 21.147 Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad Especial*
> *La Dirección General de Aviación Civil podrá emitir un Certificado de Aeronavegabilidad de Tipo Especial, para aquellas aeronaves que han pasado por un proceso de aceptación de un Certificado Tipo especial. El Certificado de Aeronavegabilidad Especial se puede emitir para los siguientes casos:*
>
> *1) Certificado Tipo Restringido: Aeronaves con Certificado de Tipo especial, cuya versión figura en dicho certificado de empleo restringido, siempre y cuando se operen en dicha restricción.*
> *2) Aeronaves dedicadas a la Agricultura.*
> *3) Aeronaves prototipo o experimentales*
> *4) Aquellas aeronaves a las que no hace referencia en la sección 21.135"*

La certificación de tipo es la aprobación del diseño de la aeronave y de todos sus componentes (incluidas las hélices, los motores, las estaciones de control). Significa que el diseño cumple con los estándares aplicables de aeronavegabilidad, ruido, ventilación de combustible y emisiones de escape.

Cuando el diseño de una aeronave es aprobado por la autoridad aeronáutica del Estado de diseño, un Certificado Tipo (TC) aprobado y las hojas de datos del certificado tipo (TCDS) son emitidas. El TCDS incluye todas las especificaciones pertinentes para la aeronave. La información de peso y balance es relacionada en la TCDS bajo "Datos pertinentes a todos los Modelos" (o secciones similares).

En cuanto al certificado Tipo de la aeronave Bell UH-1H encontramos que se trata del H7SO expedido por FAA al Titular del certificado de tipo (TC Holder) Overseas Aircraft Support, Inc. (Ver página 1 de 16 portada) en el cual se declara que, la base de certificación para esta aeronave es la regulación FAA 14 CFR Parte 21 SECCIÓN: Secc. 21.25 y contiene información de las autorizaciones de la misma o sea lo que esta aeronave está autorizada a operar, por FAA (Ver página 9 de 16 y 10 de 16) de este documento:

DATA PERTINENT TO ALL MODELS

Serial Numbers Approved	Refer to Overseas Aircraft Support, Inc. Report No. OAS-001, Serial Number Approved Report, I.R. dated October 2, 2012, or later FAA approved revisions. A current copy is on file at the Los Angeles Aircraft Certification Office.
Certification Basis	Part 21 § 21.25(a)(2), effective February 1, 1965, including Amendments 21-1 through 21-42. Type Certificate No. H7SO for the special purpose of: 1) Agricultural operations under § 21.25(b)(1).

H7SO Page 10 of 16

Note: In accordance with § 36.1(a)(4), compliance with the noise requirements was not shown. Therefore, aircraft certified under this type certificate are only eligible for agricultural operations excepted by § 36.1(a)(4) and defined under § 137.3.

2) Forest and Wildlife Conservation under § 21.25(b)(2)

Note: In accordance with § 36.1(a)(4), compliance with the noise requirements was not shown. Therefore, aircraft certificated under this type certificate are only eligible for dispensing fire fighting materials excepted by § 36.1(a)(4) and defined under § 137.3.

3) External Load Operations under § 21.25(b)(7)

Note: In accordance with part § 36.1(a) (4), compliance with the noise requirements was not shown. Therefore, aircraft certificated under this type 36.1(a) (4) and defined under § 133.1(b).

Any alteration to the aircraft for Special Purposes not identified above require further FAA approval and in addition, may require noise and or flight testing.

General Note: Any subsequent modifications to the helicopters type certified under this Type Certificate are to have the certification basis for that modification established under 14 CFR 21.101 published June 7, 2000 which

TYPE CERTIFICATE DATA SHEET NO. H7SO

H7SO
Revision 14
Overseas Aircraft Support,
Inc.
UH-1B, UH-1E, UH-1H,
UH-1L, TH-1L
April 20, 2021

"This data sheet, which is part of ***Type Certificate No. H7SO****, prescribes conditions and limitations under which the product for which the Type Certificate was issued meets the airworthiness requirements of the 14 Code of Federal Aviation Regulations (14 CFR).*

Type Certificate Holder: *Overseas Aircraft Support, Inc. Mailing Address Only*
3151 E. Airport Loop, Road, Hangar #1 P. O. Box 898
Show Low, Arizona 85929, Arizona 85901 Lakeside, Arizona 85929"
Esta hoja de datos*, que forma parte del Certificado Tipo No. H7SO prescribe las condiciones y limitaciones bajo las cuales el producto para el cual se emitió el Certificado de Tipo cumple con los requisitos de aeronavegabilidad del Código 14 de Regulaciones Federales de Aviación (14 CFR).*
Titular del certificado de tipo: *Overseas Aircraft Support, Inc. Dirección postal únicamente 3151 E. Airport Loop, Road, Hangar n.º 1 PO Box 898*
Show low, Arizona 85929, Arizona 85901 Lakeside, Arizona 85929

Certification Basis Part 21 § 21.25(a)(2), *effective February 1, 1965, including Amendments 21-1 through 21-42.*
Type Certificate No. H7SO for the special purpose of:
1) *Agricultural operations under* ***§ 21.25(b)(1).***
2) *Forest and Wildlife Conservation under* ***§ 21.25(b)(2)***
3) *External Load Operations under* ***§ 21.25(b)(7)***
Base de la certificación CFR 14 Parte 21 21.25(a)(2)*, (significa en general con cuál regulación es certificada la aeronave y cuales autorizaciones son aprobadas para esta aeronave.)*
Certificado Tipo No. ***H7SO*** *para el propósito especial de:*
1) Operaciones agrícolas bajo la sección 21.25(b)(1).
2) Conservación de Bosques y Vida Silvestre bajo la Sección 21.25(b)(2)
3) External Load Operations bajol la sección 21.25(b)(7)"

Se puede notar que las actividades concedidas que las autorizaciones de acuerdo al certificado de tipo son: *CFR 14 Parte 21 21.25(b) en los puntos 1, 2 y 7 pero las demás posible no fueron autorizadas.*

(3) Topografía aérea (fotografía, mapeo y exploración de petróleo y minerales);
(4) patrullaje (tuberías, líneas eléctricas y canales);
(5) control del clima (siembra de nubes);
(6) publicidad aérea (redacción en el cielo, remolque de pancartas, letreros aéreos y sistemas de megafonía); otro.

Por otro lado, en la página 14 de 16 de este certificado tipo H7SO se encuentra la NOTA 6 que dicta textualmente.

"This aircraft is prohibited from carrying internal cargo for compensation or hire. Carriage of cargo is limited to such cargo that is incidental to the aircraft owners/operator's business that is other than air transportation."
"Esta aeronave tiene prohibido transportar carga interna por compensación o alquiler. El transporte de carga se limita a la carga que es incidental al negocio del propietario/operador de la aeronave que no sea transporte aéreo."

En el marco de la seguridad operacional es muy importante resaltar también lo contenido en la NOTA 19 de la página 16 de 16 de este certificado tipo:

"No person may be carried in this helicopter during fight unless that person is essential to the purpose of the flight."

"Ninguna persona puede ser transportada en este helicóptero durante el vuelo a menos que esa persona sea esencial para el propósito del vuelo."

Finalmente, en lo que respecta a la aeronave helicóptero UH-1H particularmente en lo que nos compete se debe hacer observar lo dispuesto en la NOTA 22 punto 5:

"NOTE 22 In addition to the standard helicopter requirements, the following additional data and/or helicopter configuration requirements must be met for each individual Overseas Aircraft Support, Inc. helicopter upon application for an original Special Airworthiness Certificate:

5. The conditions and limitations specified in this Type Certificate Data Sheet are met."

***"NOTA 22** Además de los requisitos estándar para helicópteros, los siguientes datos adicionales y/o requisitos de configuración del helicóptero deben cumplirse para cada helicóptero individual de Overseas Aircraft Support, Inc. al solicitar un Certificado de Aeronavegabilidad Especial original:*

5. Se cumplen las condiciones y limitaciones especificadas en esta Hoja de Datos del Certificado de Tipo."

La contraparte de este modelo de aeronave en el área civil comercial es el helicóptero Bell 205 cuya certificación de tipo es basada en la regulación **FAA 14 CFR Parte 27** en donde encontramos lo contenido en la sección 27.1 a continuación.

"Del 14 CFR Parte 27 SECCIÓN: Secc. 27.1

*Esta parte prescribe los estándares de aeronavegabilidad para la emisión de certificados de tipo, y cambios a esos certificados, para giro aviones (HELICÓPTEROS) de **categoría normal** con pesos máximos de 7,000 libras o menos y nueve o menos asientos para pasajeros.*

(b) Cada persona que solicite tal certificado o cambio conforme a la Parte 21 debe demostrar el cumplimiento de los requisitos aplicables de esta parte.

*La misma información se encuentra en nuestro **RAC 21** según lo siguiente.*

***RAC 21 CAPÍTULO II** Clasificación de los certificados Sección 21.121 Clasificación de los certificados de aeronavegabilidad.*

*a) **Certificado de aeronavegabilidad estándar**: son certificados de aeronavegabilidad emitidos para aeronave con certificado tipo en las categorías normal, utilitaria, acrobática, privado o transporte; y también para globos libres tripulados.*

*b) **Certificado de aeronavegabilidad especial**: son certificados emitidos para aeronaves de uso **restringido**, provisión y certificado experimental."*

En el caso de la aeronave UH-1H el certificado de aeronavegabilidad emitido es especial restricto, y precisamente este condición se le otorga porque al **NO** ser certificado como aeronave civil no es posible verificar aspectos de seguridad operacional tales como salidas de emergencia, asientos de pasajeros y tripulación adecuados entre otros que le indiquen a la autoridad FAA que se cumple con aspectos de seguridad operacional adecuados para la operación civil en otros campos fuera de los tres autorizados en el certificado de tipo.

Las **OpSpecs** de la empresa Aerodiva contiene las autorizaciones y limitaciones de la Operación condicionando las aeronaves, y se puede notar como específicamente en la columna de ala rotativa TI BJT al final indica que no está autorizado para realizar vuelos ambulancia según se le indica al operador en la pagina 1 de 12 y 2 de 12 de las OpSpecs por esta misma razón.

Página 1 de 12 de las OpSpecs.

TIPOS DE OPERACIONES	Nº	ALA ROTATIVA TI-BJT	ALA ROTATIVA TI-BJO	ALA FIJA TI-AVL
Aplicaciones Aéreas	I	f) Defoliación i) Extinción de Incendios en Bosques k) Extinción de Incendios urbanos	f) Defoliación i) Extinción de Incendios en Bosques k) Extinción de Incendios urbanos	No Autorizado
Prospección Aérea	II	a) Elaboración de Mapas b) Exploración Geológica d) Conservación y utilización de suelos y aguas e) Elaboración de mapas para Agricultura f) Silvicultura j) Estudios Hidrológicos	a) Elaboración de Mapas b) Exploración Geológica d) Conservación y utilización de suelos y aguas e) Elaboración de mapas para Agricultura f) Silvicultura j) Estudios Hidrológicos	a) Elaboración de Mapas b) Exploración Geológica d) Conservación y utilización de suelos y aguas e) Elaboración de mapas para Agricultura f) Silvicultura j) Estudios Hidrológicos
Observación y Patrullajes Aéreos	III	b) Patrullaje Forestal d) Patrullaje de Oleoductos e) Inspección y control de áreas inundadas y devastadas f) Control de tráfico rodando y actos públicos g) Guardacostas y patrullaje de fronteras k) Televisión y rodaje de películas l) Supervisión de trabajos de construcción	b) Patrullaje Forestal d) Patrullaje de Oleoductos e) Inspección y control de áreas inundadas y devastadas f) Control de tráfico rodando y actos públicos g) Guardacostas y patrullaje de fronteras k) Televisión y rodaje de películas l) Supervisión de trabajos de construcción	b) Patrullaje Forestal d) Patrullaje de Oleoductos e) Inspección y control de áreas inundadas y devastadas f) Control de tráfico rodando y actos públicos g) Guardacostas y patrullaje de fronteras k) Televisión y rodaje de películas l) Supervisión de trabajos de construcción
Trabajos Aéreos de Construcción	IV	a) Construcción de líneas de alta tensión y teleféricos b) Construcción de oleoductos	a) Construcción de líneas de alta tensión y teleféricos b) Construcción de oleoductos	No Autorizado
Evacuaciones Médicas	V	D) Evacuaciones Medicas E) Búsqueda y rescate	D) Evacuaciones Médicas E) Búsqueda y rescate	J) Evacuaciones Medicas.
Carga externa, interna y carga combinada	VI	Clase A, B, C (Helicóptero)	Clase A, B, C (Helicóptero)	No Autorizado
Vuelo Ambulancia	VI	No Autorizado	a) Transporte de personas enfermas o con lesiones b) Traslados ambulatorios de pacientes c) Transporte de órganos del cuerpo por razones médicos d) Transporte neonatal con incubadora	No Autorizado

APROBACIÓN POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Página 2 de 12 de las OpSpecs.

Manual de Operaciones aprobado por esta Dirección General de Aviación Civil.

10. Aerodina S.A., no esta autorizada a realizar vuelos ambulancia con las aeronaves TI-AVL, Piper Azteca, y con el helicóptero TI-BJT, UH-1H.

11. Aerodiva no esta autorizada a volar en operaciones nocturnas con los Helicópteros de la flota actual.

APROBACIÓN POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

NOMBRE	Cap. Erick Sagrera Peña	Firma:
TITULO	Jefe de Operaciones Aeronáuticas	
FECHA DE APROBACIÓN	13/Mayo/2021	

POR: AERODIVA S.A.

8. Finalmente, en cuanto a las pretensiones señaladas en el escrito de interposición contra lo resuelto por parte de la Dirección General de Aviación Civil de indica:

- *"PRIMERO: Que previamente a tomar la decisión y resolver el presente recurso de apelación, se le conceda a los representantes legales de la empresa AERODIVA S.A. una audiencia, para una sesión del Consejo Técnico de Aviación Civil, para un día martes y poder exponer de viva voz, de manera sucinta la realidad de la situación que la empresa ha tenido en los últimos años."*

Dicha petición no puede ser atendida, en primer lugar, por no estar contemplada la posibilidad legal de autorizarla en la Ley General de Aviación Civil, así lo establece el artículo 308 que indica.

> *"Artículo 308.- Dentro de los diez días siguientes a la notificación del rechazo de una revisión o revocatoria, podrá la parte afectada recurrir en apelación ante el Consejo Técnico de Aviación Civil."*

En segundo lugar, los elementos de fondo y derecho han sido esbozados por la empresa recurrente, han sido presentados en varios escritos, los cuales ya han sido resueltos en sendas resoluciones anteriores a la presente.

- *"SEGUNDO: Que se revoquen las Resoluciones anteriores al presente proceso, a saber:*
  1. Resolución N° 0047-2022. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós.
  2. Resolución DGAC-DG-RES-N°007-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés.
  3. Resolución DGAC-DG-RES-N°003-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, que resuelve la solicitud de adición y aclaración."

El presente recurso de apelación atacada lo resuelto por la DGAC mediante la Resolución N° 0047-2022, de la Dirección General de Aviación Civil dictada a las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós. Lo resuelto en las ulteriores resoluciones de cita carecen de recursos disponibles (DGAC-DG-RES-N°007-2023 y DGAC-DG-RES-N°003-2023), mismas que no serán analizados por parte de esta Autoridad.

- *"TERCERO: Que se declare la nulidad absoluta, sin ningún valor legal y sin ninguna efectividad para terceros o para los operadores la Circular de Asesoramiento CA N°: CA-AIR21-001/2022 Fechada 24/06/2022 y sus revisiones posteriores y recientes como la Revisión 1, fechada 22/12/2022, (elaborada y firmada precisamente tres días después de que se nos notifica la primera Resolución que rechaza los argumentos de mi representada cuando inició el presente proceso), por razones de falta de legalidad, de igual forma debe declararse la nulidad de todas las actuaciones y resoluciones derivadas de ese mismo documento, que son, pero no limitadas a:*
  1. Los oficios DGAC-DSO-OF-0233-2022, con Referencia: DGAC-DSO-OPS-OF-1545-2022 AD-OPS-07-22-007, DSO-OF-0162-2022, los Email 4 y 5 de agosto 2022.
  2. La propuesta de enmienda de las Habilitaciones y Especificaciones de Operación (OpSpecs) de acuerdo con el RAC 119.51, emitidas al operador aéreo AERODIVA Sociedad Anónima, para el helicóptero modelo UH-1H matrícula TI BJT, (porque este es el único objetivo de la Circular de Asesoramiento CA N°: CA-AIR21-001/2022, es falso que sea para todas las aeronaves con certificado restringido, porque a las demás no les aplica en sentido específico ni sentido general)"

En cuanto a la nulidad alegada, la misma no será conocida, ya que mediante la resolución N° 0047-2022 la Dirección General de Aviación Civil. San José, a las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós resolvió siendo cosa juzgada su pretensión:

> *"Rechazar los argumentos de nulidad (presentados como recurso de nulidad) interpuestos por el señor Carlos Vargas Arrieta, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerodiva sociedad anónima, contra la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 del 24 de junio de 2022, toda vez que la misma no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC 119 y RAC 21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas. Por el contrario, la Dirección General de Aviación Civil está regulando mediante dicha circular la forma en que los trabajos aéreos. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.*
>
> *Además, se rechaza los demás argumentos expuestos por el señor Vargas Arrieta, mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-3369-2022 del 1° de noviembre de 2022, mediante el cual, presentó oposición al oficio número DGAC-DSO-233-2022 del 12 de octubre de 2022, mediante el cual, la Dirección General de Aviación Civil le notificó a la compañía Aerodiva sociedad anónima, el inicio de un proceso de enmienda de las habilitaciones y especificaciones de operación de la aeronave matricula TI-BJT."*

La Circular de Asesoramiento CA-AIR21-001/2022 citada, es únicamente una recopilación y explicación de posibles tareas para aeronaves restrictas, aclarando los términos correctos a usar en las habilitaciones. Además, establece la opción a la autoridad aeronáutica para que pueda otorgar alguna otra aprobación, si se siguen los procedimientos señalados.

Por lo anterior, podemos decir que la circular de asesoramiento recurrida no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC 119 y RAC 21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas. Por el contrario, la Dirección General de Aviación Civil está regulando, mediante dicha circular, la forma en que los trabajos aéreos pueden ser ejecutados por una aeronave poseedora de un Certificado de Tipo Restringido.

La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.

Razón por la cual, no encontramos elementos que evidencien una nulidad en la Circular de Asesoramiento citada, pues la misma ha venido a instrumentalizar o materializar las limitaciones descritas en normas superiores.

Ahora bien, la recurrente a lo largo de su documento refiere su tema a los documentos números 9408 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y 8110.56A de la Administración Federal de Aviación (FAA). En este sentido, se debe aclarar que en el caso del documento 9408 citado, se trata de un manual obsoleto, el cual, no es ya distribuido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los

conceptos que ahí se estipulaban ya no son controlados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por lo que no debería tomarse como fundamento para este reclamo.

En este mismo sentido, el orden 8110.56A citado, emitida en el 2008, fue cancelada en el 2017, de acuerdo con la información de la página web de la Administración Federal de Aviación (FAA), es entonces también un documento de referencia desactualizado, incluso en menciones especificas a párrafos de interés en esos documentos, ya hoy en día han cambiado en el único documento vigente que es la Order 8110.56B.

- *"TERCERO (SIC): Que con fundamento en la disposición de los Artículos 122 a 124 de la Ley General de Administración Pública, y el Dictamen de la Procuraduría General de la República "C-158-2008 del 12 de mayo de 2008 se restablezca la vigencia de la Circular de Asesoramiento CA N°: RAC 21-01-2020, de Fecha: 14/10/2020, denominada "Aceptación de los Certificados Tipo (NO. H7SO y NO. R00005SE) del Helicóptero UH-1 (series)", por cuanto trae beneficios al operador, y en este acto el operador la invoca, conforme al inciso 2., del Artículo 122 LGAP."*

La normativa citada de parte de la empresa apelante indica:

> *"Artículo 122.-*
> *1. Los actos internos carecerán de valor ante el ordenamiento general del Estado en perjuicio del particular, pero no en su beneficio.*
> *2. En este último caso el particular que los invoque deberá aceptarlos en su totalidad.*
> *3. La violación de los reglamentos internos en perjuicio del particular causará la invalidez del acto y eventualmente la responsabilidad del Estado y del servidor público, en los términos de esta ley.*
> *Artículo 123.-*
> *1. Tendrán relevancia externa ante los administrados y los tribunales comunes, no obstante lo dicho en el artículo anterior, los actos internos que estén regulados por ley, reglamento u otra norma cualquiera del Estado.*
> *2. Tendrán igual relevancia externa para los servidores de la Administración los actos internos de ésta que afecten sus derechos en las relaciones de servicio entre ambos.*
> *Artículo 124.- Los reglamentos, circulares, instrucciones y demás disposiciones administrativas de carácter general no podrán establecer penas ni imponer exacciones, tasas, multas ni otras cargas similares."*

Con base a lo anterior y ante la petición de que se reestablezcan la vigencia de la Circular de Asesoramiento CA N°: RAC 21-01-2020, puede esta Administración consultarse a sí misma, dónde está cancelada la vigencia de la misma, ejercicio jurídico necesario para responder y rechazar dicho argumento ya que la vigencia no se ha suspendido. Como manifestación de la potestad jerárquica o de mando, los poderes de ordenación e instrucción (arts. 102 y 105 de la LGAP) son inherentes al superior jerárquico, quien puede ordenar la conducta del inferior subordinado –pluralidad determinada o indeterminada de funcionarios de la organización- a través de un poder de instrucción más intenso y vinculante que la facultad meramente directiva, consistente en la posibilidad de impartir instrucciones o circulares, típicos actos administrativos internos de alcance general (arts. 122, 124 y 125 de la LGAP), dentro del marco de una relación de supremacía especial, merced a la cual existen una serie de potestades implícitas que permiten regular el desenvolvimiento de una especial y concreta relación jurídica, en

cuanto a la organización interna, procedimiento de actuación o forma de prestación concreta de determinados servicios o actividades, para indicarle el modo de ejercer sus competencias.

Efectivamente la Circular de la DGAC aclara en cumplimiento de la obligación del RAC 21 de aceptar integralmente los Certificados de Tipo de aeronaves, que la operación de vuelos ambulancia solo debe ser realizada con aeronaves de Certificado de Tipo estándar. Esto se puede consultar en la Order 8110.56B de la FAA página 5-3, párrafo que se transcribe adelante:

> *"...b. Operations Not Approved. AIR-100 has evaluated the following missions and determined that they are not eligible as restricted category special purpose operations:*
> *(1) Law enforcement, police aerial surveillance, and other police activities.*
> *(2) Medical evacuation (Medevac) and emergency medical services (EMS) operations (these activities can be performed by aircraft type certificated in a standard category)..."*

Cabe señalar que el termino usado por la FAA para referirse a este tipo de vuelos es EMS Emergency Médical Services. Esto reafirma el concepto explicado en la Circular de la DGAC.

- *"CUARTO: Que se anule en todo sentido, y se deje sin valor ni efecto, la enmienda propuesta, para la modificación de las Especificaciones de Operación del helicóptero modelo UH-1H matrícula TI BJT por haberse demostrado con argumentos válidos la improcedencia y/o inconveniencia de aplicarla, y se respete la integridad de los preceptos reglamentarios del RAC 121 y RAC 119, con énfasis en el Artículo 119.51, claramente establece:*
  "RAC-119.51. Modificación/enmienda de las habilitaciones y especificaciones de operación.
  a) Se pueden realizar modificaciones / enmiendas en las habilitaciones y especificaciones de un certificado operativo, si:
  1) La Dirección General de Aviación Civil determina que el interés público y la seguridad aérea lo justifican.
  2) El titular del Certificado Operativo lo solicita."

Ya a la recurrente se le ha indicado que las *Circulares de Asesoramiento* son documentos emitidos por la Autoridad Aeronáutica (DGAC) que contienen procedimientos aceptables para ampliar, aclarar y servir de guía para el cumplimiento de los requisitos de la Reglamentación vigente.

El subinciso c) del inciso XVII del artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil le da la facultad al Director General de Aviación Civil de velar por la seguridad de la navegación aérea y del transporte aéreo, dándole así mismo la potestad para prescribir y revisar periódicamente, disposiciones reglamentarias y normas mínimas, por ello, se creó la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 citada, con el propósito de definir el tipo de trabajos aéreos que pueden ser ejecutados por una aeronave poseedora de un Certificado de Tipo Restringido. Además, en dicha Circular el procedimiento a seguir por los operadores se ha desarrollado y explicado para obtener de la Dirección General de Aviación Civil, una habilitación o aprobación para la ejecución de esas actividades.

La circular objeto del presente recurso de apelación, no impone ninguna restricción por sí misma. Este documento, como se indicó anteriormente, su único propósito es el ayudar a definir cuáles son los posibles tipos de operaciones que podrían ser ejecutadas con aeronaves de categoría restringida. En el punto 8.2 de la citada

circular, se explica que es el Certificado de Tipo expedido por el estado de Diseño, el que finalmente define para cuales de esas tareas es apta una aeronave en particular.

Las limitaciones operacionales nacen de la aceptación completa que la DGAC debe hacer del Certificado de Tipo de la aeronave, incluyendo cualquier restricción ahí estipulada. Lo anterior, en cumplimiento de la regulación nacional vigente como es el RAC 21 vigente.

La Circular de Asesoramiento CA-AIR21-001/2022 citada, es únicamente una recopilación y explicación de posibles tareas para aeronaves restrictas, aclarando los términos correctos a usar en las habilitaciones. Además, establece la opción a la autoridad aeronáutica para que pueda otorgar alguna otra aprobación, si se siguen los procedimientos señalados.

Por lo anterior, podemos decir que la circular de asesoramiento citada, no está modificando el marco normativo superior que rige esta materia, como es el RAC 119 y RAC 21, ni tampoco está creando, modificando o extinguiendo situaciones jurídicas subjetivas. Por el contrario, la Dirección General de Aviación Civil está regulando, mediante dicha circular, la forma en que los trabajos aéreos pueden ser ejecutados por una aeronave poseedora de un Certificado de Tipo Restringido. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil.

Razón por la cual, no encontramos elementos que evidencien una nulidad en la Circular de Asesoramiento citada, pues la misma ha venido a instrumentalizar o materializar las limitaciones descritas en normas superiores. Este tema ha sido varias veces informado y resuelto a la parte apelante.

- *"QUINTO: Que en virtud de las anteriores tres peticiones solicito que al helicóptero modelo UH-1H matrícula TI BJT, se le REESTABLEZCAN O RESTITUYAN las habilitaciones que siempre ha tenido la empresa, o sea las que ha tenido de las desde sus inicios, por el mismo derecho que le asiste al operador aéreo con base en el mismo Articulo reglamente del RAC 119.51 y la autoridad aeronáutica proceda, de conformidad con la segunda parte de la citada disposición, que dice:*
  b)(.....), se aplica el siguiente procedimiento:
  (1) La Dirección General de Aviación Civil notifica por escrito al titular del Certificado Operativo sobre la enmienda propuesta y le convoca a una comparecencia oral y privada con una antelación de quince días hábiles, previos a su celebración.
  (2) El titular del certificado cuenta con el plazo antes indicado, contado a partir del día hábil siguiente de la fecha de notificación, para remitir por escrito la posible oposición que tuviere a la enmienda propuesta, los puntos de vista o argumentos al respecto.
  (3) Después de haber evaluado la información presentada, notificará al titular del certificado la decisión que se adopte, en los siguientes términos:
    i) Adoptar total o parcialmente la enmienda propuesta.
    *ii) **Retira la enmienda propuesta, por haberse demostrado con argumentos válidos la improcedencia y/o inconveniencia de aplicarla.**"*
  De manera que, al helicóptero modelo UH-1H matrícula TI BJT deben realizarse el restablecimiento o restitución de las siguientes habilitaciones, tal y como desde su origen las ha tenido la empresa AERODIVA S.A. Las habilitaciones que se solicitan reestablecer son:

(1) *Carga Externa Clase D*
(2) *Ambulancia*
(3) *Extinción de incendios en bosques*
(4) *Exploración geológica*
(5) *Conservación y utilización de suelos y aguas*
(6) *Elaboración de mapas para agricultura*
(7) *Silvicultura*
(8) *Estudios Hidrológicos*
(9) *Patrullaje forestal*
(10) *Patrullaje de oleoductos*
(11) *Inspección y control de áreas inundadas y devastadas (restricción alguna.)*
(12) *Control de tráfico, rodando y actos públicos*
(13) *Televisión y rodaje de películas*
(14) *Supervisión de trabajos de construcción*
(15) *Construcción de líneas de alta tensión y teleféricos*
(16) *Construcción de oleoductos*
(17) *Evacuaciones médicas*
(18) *Búsqueda y rescate.*

La DGAC ni ninguna de sus unidades puede "reestablecer las habilitaciones que siempre ha tenido la empresa", bajo ninguna potestad reglamentario. Según el oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-1249-2022 del 22 de noviembre de 2022, emitido por la Unidad de Aeronavegabilidad, los fabricantes o poseedores de un Certificado de Tipo, no son los que tienen la autoridad de aprobar un tipo de operación. Ese derecho lo tiene la autoridad de aviación civil del país que aprueba el Certificado de Tipo, en este caso la Administración Federal de Aviación (FAA), a la fecha no existe un cambio de criterio en este sentido.

Tal aprobación se hace en el documento del certificado de tipo, donde se estipulan las limitaciones operacionales, que es lo que la Dirección General de Aviación Civil está siguiendo en este caso. Otras tareas para las cuales la aeronave pueda estar totalmente capacitada pero que no han sido aceptadas por la Administración Federal de Aviación (FAA), no pueden ser autorizadas por la Dirección General de Aviación Civil.

- *"SEXTO: Que se instruya a los Departamento de Aeronavegabilidad y Operaciones de la Dirección General de Aviación Civil a confeccionar las Especificaciones de Operación con las habilitaciones solicitadas al helicóptero modelo UH-1H matrícula TI-BJT."*

Dicha petición también debe ser rechazada. El criterio técnico brindando por las áreas involucradas en este proceso -desde su concepción técnica- es un criterio realizado por un profesional con competencias legalmente atribuidas, que describe las políticas aplicables a aeronaves restringidas adoptadas por la Dirección General de Aviación Civil, bajo la circular CA-AIR-21-001/2022 citada, la cual se basa en documentación aprobada y vigente de la Administración Federal de Aviación (FAA); además, detalla la valoración en cuanto a la

conveniencia de la realización de operaciones en el área a explotar. con aeronaves poseedoras de un Certificado de Tipo Restringido.

Dichos criterios no son antojadizos, sino que se realizan en satisfacción y protección de la seguridad aérea por lo tanto las Unidades Operaciones Aeronáuticas y de Aeronavegabilidad no pueden confeccionar las Especificaciones de Operación con las habilitaciones solicitadas al helicóptero modelo UH-1H matrícula TI-BJT contraviniendo las tareas aprobadas en el Certificado de Tipo y la explicación detallada de las mismas que se da en la Order 8110.56B, vigente y que han sido adoptadas también en la Circular de Asesoramiento número CA-AIR-21-001/2022 citada.

- *"SETIMO: Por razones de seguridad jurídica, con el conocimiento que el agotamiento de la vía administrativa es opcional. Sin embargo, no confiando en el sistema y en el procedimiento que se ha aplicado a AERODIVA S.A., en el presente proceso, de conformidad con el artículo 310 de la Ley General de Aviación Civil en concordancia con el Artículo 173 de la Carta Magna, y existiendo una jerarquía impropia, como lo ha señalado la Sala Constitucional, principalmente mediante el voto No. 6866- 2005 de las 14:37 horas del 01 de junio del 2005 y reafirmado por los votos No. 3669- 2006 y No. 17737-2012, dejo de manifiesto que el resultado del presente recurso de apelación agota la vía administrativa."*

No ha existido de parte de la DGAC ni de sus Unidades competentes alguna actuación contraria a derecho. La Circular de Asesoramiento es el resultado del ejercicio de la potestad de jerarquía, específicamente del poder de instrucción en manos del superior jerárquico, en este caso de la Dirección General de Aviación Civil. En los demás aspectos del punto Sétimo. no haremos referencia alguna por ser consideraciones legales establecidas y vigentes que este Consejo Técnico ya conoce.

Dicho lo anterior, el recurso de apelación interpuesto por Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía **AERODIVA** sociedad anónima, para ante el Consejo Técnico de Aviación Civil contra la **"Resolución N° 0047-2022** de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós, debe ser rechazado.

Los recursos interpuesto de manera conjunta en el presente recurso contra la Resolución **DGAC-DG-RES-N° 007-2023** de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés y contra la Resolución **DGAC-DG-RES-N° 003-2023** de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, que resuelve la solicitud de adición y aclaración debe declararse inadmisible por haber sido resueltos en el momento procesal oportuno bajos los fundamentos técnicos y jurídicos esbozados por la Dirección General de Aviación Civil, habiéndose además, vencidos los plazos de interposición sobradamente, no siendo su alegato nuevamente de interposición un motivo para que este Consejo los conozca con la apelación concomitante de estudio.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

6) *Hacer un fuerte llamado de atención a la empresa* AERODIVA sociedad anónima, por las afirmaciones irrespetuosas e irresponsables interpuestas en el presente recurso de apelación, las cuales atentan contra la legalidad de las actuaciones que cobijan a esta Autoridad Aeronáutica y la probidad institucional.

7) *Rechazar en todos sus extremos*, el recurso de apelación interpuesto por la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía AERODIVA sociedad anónima, para ante el Consejo Técnico de Aviación Civil contra la "Resolución N° 0047-2022 de las catorce horas con diez minutos del diecinueve de diciembre dos mil veintidós, debe ser rechazado.
8) Declarar inadmisibles el recurso interpuesto contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°007-2023 de la Dirección General de Aviación Civil, de las nueve horas con quince minutos del veinte de febrero del dos mil veintitrés y contra la Resolución DGAC-DG-RES-N°003-2023 de la Dirección General de Aviación Civil de las nueve horas con diez minutos del veintinueve de enero del dos mil veintitrés, por ser cosa juzgada.
9) Dar por agotada la vía administrativa.
10) Notifíquese a la dirección de correo electrónico: luis.ortiz@oyzabogadoscr.com y simultáneamente a la dirección de correo electrónico: kvargas@aerodiva.com

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 34-2023

Anexo N°3

No.075-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con treinta y un minutos del seis de junio del dos mil veintitrés.

Se conoce la solicitud de renovación al Certificado de Explotación de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú), cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yong, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Lima, Perú - San José, Costa Rica y viceversa.

Resultandos

Primero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 3590-2022-E del 25 de noviembre de 2022, el señor Alejandro Vargas Yong, en calidad de apodera generalísimo de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima, presentó ante el Consejo Técnico de Aviación Civil la solicitud formal para la renovación al certificado de explotación y permiso provisional de operación a partir del 22 de febrero de 2023, con el objetivo de brindar los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Lima, Perú - San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-024-2022 del 11 de enero de 2023, los señores Paula Víquez Oviedo y Luis Alberto Jiménez Campos, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa, indicaron:

> *"La Unidad de Aeronavegabilidad no tiene objeción en que se atienda la solicitud de Renovación del Certificado de Explotación de la compañía LATAM Airlines Perú, así como el otorgamiento de un permiso provisional.*
>
> *Se solicita indicar a los representantes de la compañía LATAM Perú, que si dentro de este plazo de la renovación llevan a cabo cambios en los datos de las Especificaciones de Operación para Operadores Extranjeros (Formulario 7F225) se sirva comunicarlos a la DGAC para actualizar dichas especificaciones".*

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-034-2022 del 2 de febrero de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

> *1. Otorgar a la compañía Latam Airlines Perú S.A., la renovación al Certificado de Explotación, tal como se detalla:*
>
> - ***Tipo de Servicio**: Servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.*
> - ***Ruta:** Lima, Perú - San José, Costa Rica, Lima, Perú (LIM-SJO-LIM).*
> - ***Derechos de tráfico:** Tercera y cuarta libertad del aire.*
> - ***Frecuencias:** Hasta 7 frecuencias semanales, no obstante, éstas podrán variar según instrumento bilateral vigente y previa comunicación entre autoridades.*

• ***Equipo**: El equipo a utilizar es: A31, A320 y A321. Así mismo podrá operar con otro equipo mientras estén debidamente incorporadas en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica.*
• ***Aeropuertos principales y auxiliares**: La compañía informa que las operaciones se llevarán a cabo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Perú. Y como aeropuertos auxiliares: Aeropuerto Internacional Tocumen en Panamá (PTY), Aeropuerto Internacional San Salvador y el Aeropuerto Internacional San Andrés. (ADZ)*
• ***Vigencia**: Según lo indicado por el Consejo Técnico de Aviación Civil.*
*2. Conceder a la compañía Latam Airlines Perú S.A., amparado en artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, un primer permiso provisional de operación, efectivo a partir del **22 de febrero del 2023**, con el itinerario que se detalla:*

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	*Inicia*	*Termina*	*Frecuencia*	*ETA LT*	*ETD LT*	*Ruta*	*Equipo*
LA2408	*22/02/2023*	*Hasta nuevo aviso*	*2, 6, 7*	*15:55*		*LIM- SJO-LIM*	*A319*
LA2409					*16:55*		

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-030-2023 del 3 de febrero de 2023, el señor Roy Vásquez, jefe de la Unidad de AVSEEC/FAL, en lo que interesa indicó:

"...el criterio técnico por parte de la Unidad AVSEC/FAL, manifiesta que el programa de seguridad de la aviación civil, de la empresa LATAM AIRLINES PERU S.A., vence el 26 de enero del 2025, de acuerdo con la carta de aprobación AVSEC-003-2023, por lo anterior, cumple con el proceso de renovación del certificado de explotación CEX, para brindar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en las rutas.

1. Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa;

Esta Unidad no tiene inconveniente en que se eleve a audiencia pública la solicitud de la renovación del certificado de explotación CEX y otorgar a la empresa LATAM AIRLINES PERU S.A., un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión".

Quinto: Que mediante artículo sexto de la sesión ordinaria 11-2023 del 21 de febrero de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió lo siguiente:

"1. Elevar a audiencia pública la solicitud renovación al certificado de explotación de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú), cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yong, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Lima, Perú – San José, Costa Rica y viceversa.

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la renovación al certificado de explotación, conceder a la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima, (Latam Perú), un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 22 de febrero de 2023, con el fin de que pueda operar la ruta referida. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar la ruta referida, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil".

Sexto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-1104-2023 del 26 de abril de 2023, la señora María Fernanda Redondo Rojas, en calidad de apoderada especial de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú), solicitó el otorgamiento de un segundo permiso provisional de operación a partir del 23 de mayo de 2023, en virtud de que la publicación para audiencia pública no se ha efectuado y el trámite de renovación no habrá concluido para el momento en que venza el primer permiso provisional de operación, otorgado mediante acuerdo de CTAC número CETAC-AC-2023-0245, renovación del certificado de explotación que fue conocida en el artículo sexto de la sesión ordinaria 11-2023 del 21 de febrero de 2023.

Séptimo: Que mediante artículo décimo sétimo de la sesión ordinaria 27-2023 del 9 de mayo de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió lo siguiente:

"De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil; autorizar a la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú), cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por la señora María Fernanda Redondo Rojas, en calidad de apoderada especial, un segundo permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 23 de mayo de 2023, con el fin de que pueda continuar brindando los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Lima, Perú - San José, Costa Rica y viceversa. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar la ruta referida, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil".

Octavo: Que en La Gaceta número 75 del 25 de abril de 2023, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al Certificado de Explotación de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú). Dicha audiencia se celebró a las 10:00 horas del 19 de mayo de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

II. Sobre los hechos

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

III. Sobre el fondo del asunto

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

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

Respecto a la definición del instituto del certificado de explotación, mediante el dictamen número C-389-2005 del 14 de noviembre de 2005, la Procuraduría General de la República manifestó lo siguiente:

> *"El certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público".*

Es claro de conformidad con lo anterior, que el certificado de explotación es una figura jurídica cuyo fin exclusivo lo es el de autorizar por parte del Estado la prestación de determinados servicios, que por definición son considerados públicos y en adición, aéreos.

Además, en la resolución número 5735-99 de las 9:42 horas del 23 de julio de 1999, la Sala Constitucional manifestó lo siguiente:

> *"...de los propios términos de la Ley General de Aviación Civil, (artículos 138 y siguientes), se desprende con claridad que este certificado tiene naturaleza jurídica de un contrato-concesión, y los derechos de él derivados se encuentran sujetos a limitaciones de derecho servicios públicos, en los términos y condiciones que establece la ley.*
> *(...)*
>
> *Se trata entonces de una habilitación especial que concede la administración al* particular *para el ejercicio de una determinada* ***actividad de servicio público*** *y de interés para la colectividad".*

Así las cosas, el certificado de explotación es el instrumento jurídico a través del cual el Estado, otorga al administrado autorización para prestar un determinado servicio aeronáutico propiamente dicho u otro que la ley indique y en los términos que ella misma disponga, siendo la naturaleza de este instrumento la de una contratación en la especie de las concesiones conferidas por la autoridad estatal, a través de los órganos de éste que resulten competentes para ello en apego al ordenamiento jurídico (Consejo Técnico de Aviación Civil o Poder Ejecutivo, según sea el caso).

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

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

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y demás convenios internacionales de aviación civil aplicables, se determinó que la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima, cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la renovación a su certificado explotación para brindar los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Lima, Perú - San José, Costa Rica y viceversa.

3 Que la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima sociedad anónima cuenta con un primer permiso provisional de operación, vigente hasta el 23 de agosto de 2023, el cual le permite brindar los servicios citados, en tanto se concluye los trámite de la renovación al certificado de explotación.

4. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al Certificado de Explotación de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima, se celebró a las 10:00 horas del 19 de mayo de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima (Latam Perú), cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yong, en calidad de apoderado generalísimo, Renovación al Certificado de Explotación, bajo los siguientes detalles:

Servicios a brindar: Servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo.

Ruta: Lima, Perú - San José, Costa Rica, Lima, Perú (LIM-SJO-LIM).

Derechos de tráfico: Tercera y cuarta libertad del aire.

Frecuencias: Hasta 7 frecuencias semanales, no obstante, éstas podrán variar según instrumento bilateral vigente y previa comunicación entre autoridades.

Equipo: El equipo a utilizar es: A31, A320 y A321. Así mismo podrá operar con otro equipo mientras estén debidamente incorporadas en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica.

Aeropuertos principales y auxiliares: La compañía informa que las operaciones se llevarán a cabo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Costa Rica y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Perú. Y como aeropuertos auxiliares: Aeropuerto Internacional Tocumen en Panamá (PTY), Aeropuerto Internacional San Salvador y el Aeropuerto Internacional San Andrés. (ADZ)

2. Vigencia: Otorgar la renovación al certificado de explotación por el plazo señalado en la Ley General de Aviación Civil, sea hasta 15 años contados a partir de su expedición.
3. Consideraciones técnicas: La compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

4. Cumplimiento de las leyes: La compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá **rendir *una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013.

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

Finalmente, se le advierte a la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con las compañías Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y Coriport sociedad anónima, concesionario del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y Contrato de Concesión, respectivamente y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

5. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

6. Notifíquese el presente acuerdo al señor Alejandro Vargas Yong, apoderado generalísimo de la compañía Latam Airlines Perú sociedad anónima, en las oficinas de Nassar Abogados en Oficentro Torres del Campo,

Torre I, segunda planta, frente al Centro Comercial El Pueblo, Barrio Tournón, San Francisco de Goicoechea; al fax número 2258-3180 o bien a la dirección de correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las oficinas de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSEC FAL y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

No.076-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con treinta y dos minutos del seis de junio del dos mil veintitrés.

Se conoce recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante en contra del acta de notificación número 0169 de las catorce horas con seis minutos del día 5 de mayo del 2023, mismo que notificó el artículo sétimo de la sesión ordinaria 25-2023 del 27 de abril de 2023 y la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del día 27 del mes de abril de 2023, emitidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil, interpuestos por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078.

Resultandos

Primero: Que mediante el artículo sétimo de la sesión ordinaria 25-2023 del 27 de abril de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, la cual, en su parte dispositiva, señala textualmente lo siguiente:

> *"1) Acoger parcialmente el reclamo administrativo presentado por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-035078, en relación con el proyecto derivado de la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001 denominado "Mejoramiento del Aeródromo de Quepos", lo anterior, conforme lo señalado en el oficio número DGAC-DA-IA-OF0705-2022 del 23 de diciembre de 2022, emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, únicamente en cuanto al punto 6. Intereses por mora, correspondiente a las facturas número 00100001010000003854 por un monto de ₡332.871,99 (trescientos treinta y dos mil ochocientos setenta y un colones con noventa y nueve céntimos), 00100001010000003947 por la suma de ₡115.331,05 (ciento quince mil trescientos treinta y un colones con cinco céntimos) y 00100001010000004146 por un monto de ₡55.917,16 (cincuenta y cinco mil novecientos diecisiete colones con dieciséis céntimos), para un total de ¢504.120,20 (quinientos cuatro mil ciento veinte colones con veinte céntimos), monto que esta Administración determinó como procedente.*
>
> *2) Instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que ordene la apertura de una investigación preliminar, pues el atraso en el pago de las facturas números 00100001010000003854, 00100001010000003947 y 00100001010000004146, podría endilgar responsabilidad de orden administrativo para el funcionario o funcionarios involucrados, los cuales, deben ser individualizados ante las posibles responsabilidades de las faltas, así como, determinar la necesidad de revisar las formalidades del procedimiento de pago utilizado en la actualidad.*
>
> *3) Notifíquese por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, por medio del correo electrónico info@constructorameco.com y/o notificaciones@constructorameco.com, a la Dirección General de Aviación Civil y a la Unidad de Recursos Financieros, para lo de su*

competencia (investigación y pago ordenados). Comuníquese al Departamento de Aeropuertos y a la Unidad de Asesoría Jurídica. ACUERDO FIRME".

Segundo: Que mediante acta de notificación número 169 de las catorce horas con seis minutos del 5 mes mayo de 2023, la secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil notificó a la reclamante el acuerdo supra indicado.

Tercero: Que mediante escrito del 11 de mayo de 2023, recibido por correo electrónico en esa misma fecha, el señor Denis Monge Campos, en su condición de representante legal de la compañía Constructora Meco sociedad anónima, interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante en contra del acta de notificación número 0169 de las catorce horas con seis minutos del 5 de mayo de 2023, mimo que notificó el artículo sétimo de la sesión ordinaria 25-2023 del 27 de abril de 2023, y la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del día 27 del mes de abril de 2023.

Cuarto: Que mediante oficio número CETAC-TC-2023-0325 del 15 de mayo de 2023, la Secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil remitió a la Asesoría Jurídica el recurso de revocatoria con apelación en subsidio y nulidad concomitante de notificaciones supra indicado.

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

Considerando

I) Sobre la admisibilidad y legitimación

Jurídicamente, por recurso se entiende el medio u oportunidad procesal concedido taxativamente por ley a las partes dentro del procedimiento correspondiente, para requerir que el mismo juez u órgano administrativo que dictó una resolución o su superior jerárquico, propio o impropio, la examine de nuevo, con el fin de corregir los errores, excesos u omisiones sobre la relación material o sobre la relación procesal que en ella se haya incurrido.

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

Para el presente caso, tratándose de un acto emitido por el Consejo Técnico de Civil, el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil establece literalmente lo siguiente:

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

Según lo anterior, dentro del plazo de quince días hábiles posteriores a la resolución emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, se podrá interponer recurso de reconsideración; en el caso de la compañía

Constructora Meco sociedad anónima, se procederá con el siguiente análisis para determinar si se ajusta a la normativa de cita.

1) Sobre la nulidad de la notificación.

Según lo dispuesto en el artículo 239 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, se debe cumplir con una serie de formalidades a la hora de notificar a los administrados los distintos actos que resuelve la Administración, para que se garantice el debido proceso y el derecho de defensa correspondiente.

En el presente caso, tenemos que mediante acta de notificación número 169 de las catorce horas con seis minutos del 5 de mayo de 2023, la Secretaria del Consejo Técnico de Aviación Civil notificó la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, por medio de la dirección de correo electrónico info@constructorameco.com y notificaciones@constructorameco.com, conforme el oficio número 0069-MCR-2026E-2023 del 16 de marzo de 2023, emitido por la propia representación de la impugnante.

Ahora bien, la Administración hecha de ver que en el acta de notificación citada se señala un medio distinto al indicado por la parte, no obstante, tal y como consta en la imagen siguiente, se generó un error material, pues se logra determinar que los correos a los cuáles se remitió la notificación sí están correctos, salvando así, cualquier nulidad en ese sentido.



Según los alegatos del recurrente, la citada notificación debería contener los dictámenes que invoque como motivación, lo cual, considera se extraña de informe que le fue notificado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, considerando, además, que es absolutamente nula si no contiene uno de sus requisitos, en este caso, los dictámenes que se invocan como motivación, lo cual, sustenta en los numerales 335 y 247.3 de la Ley General de la Administración Pública.

En ese sentido, esta Administración considera que no lleva razón el impugnante, pues la normativa mencionada no indica, expresamente, que deban adjuntarse copias de los documentos técnicos que son emitidos por las oficinas auxiliares del jerarca, sino, más bien, que se haga una indicación expresa y explícita de ellos, esto con el fin, precisamente, de que su sustento sea basado en esos criterios y no en supuestos sin amparo técnico y legal.
Es así como, mediante la opinión jurídica número OJ-012-2016 del 23 de febrero de 2016, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

> *"Por otra parte, la remisión del artículo 64 de la Ley 7472 a los artículos 245 y 335 de la Ley General de la Administración Pública nos señala requisitos en orden al contenido de la notificación. Sea que la notificación debe contener el acto integro, indicar los recursos (en este caso, reposición), el órgano competente para recibirlo, y para resolver, así como el plazo para interponerlo (numeral 245 de cita). Así como la referencia a sus fundamentos, a las peticiones, propuestas o dictámenes que han sido invocados. Es decir, la resolución debe contener una buena fundamentación. Contenido necesario de la resolución que impide que exista discrecionalidad de la autoridad administrativa para regular en sentido contrario, y particularmente para desconocer la regulación específica, de rango legal, que rige para la Comisión".*

Por otra parte, mediante la sentencia número 04553-1998 de las 13:09 horas del 26 de junio de 1998, la Sala Constitucional, en el mismo sentido, expresó lo siguiente:

> *"En cuanto al primer reclamo, consideramos que la comunicación de lo resuelto en las apelaciones M-4039, ES-081 y 528 no cumplen con los requisitos exigidos por los artículos 136 y 245 de la Ley General de la Administración Pública en cuanto a su debida fundamentación e indicación de los recursos procedentes. Arribamos a tal conclusión pues, de la lectura de las resoluciones dichas, observamos que por su laconismo resultan omisas pues no permiten conocer cuáles fueron las consideraciones técnicas utilizadas para concluir que las argumentaciones de los gestionantes "carecen de fuerza para sustentar una duda razonable", ni se indican los recursos que pueden interponer los interesados contra lo resuelto, omisiones que constituyen una violación al derecho al debido proceso, el cual engloba el derecho a la motivación o fundamentación debida de toda resolución procesal, de manera que señale y justifique los medios de convicción en que ésta se sustenta y los que desecha con el fin de que el recurrente pueda combatir los hechos y razones expresados. Finalmente, aunque admitimos que, -como lo señala el Ministro recurrido-, en muchos casos los argumentos esgrimidos, los procedimientos y lo resuelto en las apelaciones fueron idénticos, conviene señalar que ello no exime a la Administración del deber legal de respetar las requisitas mínimas que debe contener toda acta administrativa, máxime que -como se dijo- tales requisitos son los que aseguran a los administrados la posibilidad de comprender el*

fundamento de los actos dictados por la autoridades y, si lo estima procedente, ejercer su derecho a rebatirlos. En consecuencia, la omisión referida Por lo expuesto, el recurso deberá ser declarado con lugar en todos sus extremos con las consecuencias de ley".

Tal y como se puede observar en la resolución impugnada, así como, en la notificación, se han cumplido con los requisitos mínimos señalados en los antecedentes supra indicados, por lo cual, no son de recibo los argumentos emitidos por el reclamante en contra de la notificación de cita. Asimismo, debemos indicar que la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, contiene un aclara y explicita mención de los criterios técnicos en los cuales se ampara para tomar la decisión acordada y que le fue debidamente notificada.

Por lo tanto, no existe indefensión a la parte, menos aún, violación al debido proceso, toda vez que, en el documento cuestionado, se han establecido los requisitos mínimos requeridos para la validez y eficacia de la notificación practicada.

2) Sobre la admisibilidad del recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del día 27 del mes de abril de 2023.

Ahora bien, el recurrente plantea o titula dicho escrito como un recurso de revocatoria con apelación en subsidio (numeral 343 de la Ley General de Administración Pública), no obstante, existe una ley especial (ley número 5150 denominada Ley General de Aviación Civil) que establece el tipo de recurso contra las resoluciones emanadas del Consejo Técnico de Aviación Civil, por ende, se procede a enderezarlo en virtud del principio de informalidad (numerales 221, 222, 224, 225, 260, 269, 292 y 304 de la Ley General de la Administración Pública), y se tiene por presentado como recurso de reconsideración, según el artículo 309 de Ley General de Aviación Civil y 348 de la Ley General de la Administración Pública.

Ahora bien, tomando en consideración lo dispuesto en el artículo 309 de cita, el plazo para interponer este acto deberá realizarse dentro de los quince días hábiles a la notificación de la resolución que emita el Consejo Técnico de Aviación Civil, la cual, se notificó el 5 de mayo pasado, siendo que el escrito con el recurso se recibió el 11 de mayo de 2023, es decir, dentro del plazo de ley conferido para realizar este acto, se considera legalmente admisible y válida su interposición, por lo que se procederá a conocer por el fondo.

II) Sobre el fondo del asunto

Según se desprende del escrito de impugnación, se pretende señalar que la Administración obvió adjuntar los dictámenes con los cuáles se ampara para rechazar el reclamo administrativo incoado por la parte y reitera los mismos argumentos utilizados para sustentar la nulidad de la notificación, considerando que por no agregarlos a la resolución esta deviene en nula absoluta, pues carece del elemento motivación de todo acto administrativo.

a- Sobre la falta de motivación del acto

Según se desprende del análisis realizado a la resolución número 051-2023 citada, esta contiene los elementos indispensables para que el acto administrativo sea válido y eficaz, específicamente, en relación al elemento motivo, el cual, señala la parte, se extraña en el cuerpo de la resolución, es claro, por esta Administración que

sí se sustenta, pues contiene la normativa aplicable, pero, además, los criterios técnicos útiles, necesarios y pertinentes para arribar a la conclusión acordada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre el tema de la motivación del acto administrativo, mediante la sentencia número 21-2021 de las siete horas treinta minutos del veintiséis de febrero de dos mil veintiuno, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda – Sección Sexta- Segundo Circuito Judicial de San José. Goicoechea, señaló lo siguiente:

> *"El mismo canon 136 LGAP indica que esa motivación puede ser **DIRECTA**, cuando el acto contenga en su propia literalidad, el detalle de ese marco de fundamento, o bien, **INDIRECTA**, cuando la conducta administrativa refiera como respaldo de su contenido, de manera explícita e inequívoca, a propuestas, dictámenes o resoluciones previas que hayan determinado la adopción del acto, a reserva de que se acompañe copia de aquellos con la comunicación del acto. Los vicios o defectos respecto de este elemento pueden configurarse: **por omisión** (el acto carece por completo de la exposición de los fundamentos debidos), **motivación indebida** (entre otros, las referencias fácticas y jurídicas son inaplicables al caso analizado, o se deja de lado la ponderación de aspectos relevantes del procedimiento), o bien, **motivación insuficiente** (los fundamentos expuestos en el acto no son suficientes para sostener lógica y racionalmente su contenido), lo que corresponde analizar en cada caso concreto. En sentido integral, la motivación permite la comprensión de las razones y el proceso racional por el cual se tiene por acreditado el motivo del acto, pero, además, el análisis de legitimidad que, ante ese presupuesto, ha llevado a la decisión adoptada, a modo de contenido del acto, como mejor manera de satisfacer el interés público involucrado".*

No habiendo ningún indicio que determine clara y fehacientemente que se ha configurado alguna falta en el elemento motivación sobre el acto administrativo impugnado, no se podría acoger el recurso de reconsideración incoado contra la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023.

Por lo tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

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

5) Rechazar el incidente de nulidad de la notificación de la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, interpuesto por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078, por cuanto, la notificación se realizó por medio de la dirección de correo electrónico info@constructorameco.com y notificaciones@constructorameco.com, conforme el oficio número 0069- MCR-2026E-2023 del 16 de marzo pasado, emitido por la propia representación de la impugnante, siendo, además, congruente con lo establecido en la Ley General de la Administración Pública, en cuanto al contenido del documento recurrido.

6) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078 contra la resolución número 051-2023 de

las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, pues, esta contiene los elementos indispensables para que el acto administrativo sea válido y eficaz, específicamente, en relación al elemento motivo, el cual, es claro, por esta Administración que sí se sustenta, pues contiene la normativa aplicable, pero, además, los criterios técnicos útiles, necesarios y pertinentes para arribar a la conclusión aprobada.

7) **Dar por agotada la vía administrativa.**

8) Notifíquese al señor Denis Monge Campos, representante legal de la compañía Constructora Meco sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos info@constructorameco.com y notificaciones@constructorameco.com. Comuníquese a la Unidad de Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos, Proceso de Tesorería y Dirección General de Aviación Civil.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 5

No.077-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con treinta y tres minutos del seis de junio del dos mil veintitrés.

Se conoce solicitud de certificado de explotación de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), cédula de persona jurídica número 3-101-810209, representada por el señor Carlos Meza Tamayo, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar los servicios de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros.

Resultandos

Primero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única 2087-2021 E del 8 de setiembre de 2023, el señor Carlos Meza Tamayo, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil un certificado de explotación para brindar los servicios de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2399-2022 del 2 de noviembre de 2022, los señores Luis Jiménez Campos, Rafael Villalobos Barrantes y Erick Sagrera Peña, funcionarios de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, informaron que la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), cumplió satisfactoriamente la fase 4 de proceso de certificación.

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única 3792-2022 del 21 de diciembre de 2022, el señor Carlos Meza Tamayo, de calidades citadas, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil un permiso provisional de operación, en tanto se concluyen los trámites del certificado de explotación.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-048-2023 del 19 de enero de 2023, los señores Luis Jiménez Campos, Rafael Villalobos Barrantes y Erick Sagrera Peña, funcionarios de las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, en lo que interesa indicaron:

> *"La presente es para manifestarles que la compañía SIASA, que prestará servicios con Vehículos ultraligeros. Cumplió satisfactoriamente con la fase 4 del proceso de certificación, por tanto, las unidades de Aeronavegabilidad como Operaciones Aeronáuticas, no tienen objeción alguna en que se le otorgue a la compañía SIASA, la solicitud de permiso provisional".*

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-030-2022 del 31 de enero de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendó:

> *"Otorgar a la compañía SERVICIOS INTEGRADOS DE AVIACIÓN S.A., el certificado de explotación, a partir de la aprobación del CETAC, para brindar sus servicios según el siguiente detalle:*

Tipo de servicio: *Servicios de naturaleza técnica aeronáutica, en la modalidad de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros (RAC103).*

Base de operaciones: *Pococí, Guápiles, Limón, del Aeródromo de Guápiles, 200 metros al norte, 75 metros al este, y 75 metros al sur de la entrada principal de Garabito, complejo de hangares, correos electrónicos oficiales skyrunneraviation@gmail.com y jurgenselva@gmail.com*

Equipo*: Los vehículos ultraligeros, que estén debidamente acreditados en su certificado operativo.*

Vigencia*: Cinco años a partir de su aprobación o un plazo menor en caso de que se certifique amparada a la figura de Pyme.*

Autorizar a la compañía el registro de las tarifas, en dólares, moneda en curso de los Estados Unidos según se detalla a continuación:

Tarifa	
Por 20 minutos de vuelo escénico	*$125.00*
Por 30 minutos de vuelo escénico	*$150.00*
Por 1 hora de vuelo escénico	*$300.00*

Condiciones de las tarifas:

*•La tarifa en dólares según el tiempo requerido por el cliente, más el impuesto al valor agregado (IVA). **3.** Conceder a la compañía Servicios Integrados de Aviación S.A. (SIASA), un primer permiso provisional de operación por el periodo en que se concluye el proceso de certificación. Cabe indicar que la compañía ha cumplido satisfactoriamente los requerimientos plasmados en el formulario "7F189, Requisitos de Transporte Aéreo para el Otorgamiento de Certificados de Explotación Empresas Nacionales", por lo que, de ser técnica y jurídicamente procedente, se puede otorgar este permiso a partir de la aprobación del CETAC.*

Recordar a la compañía que cualquier cambio en las tarifas, por los servicios que brinda deben ser presentadas al CETAC para su aprobación y/o registro. (Art.162 de la Ley General de Aviación Civil).

Conceder a la compañía Servicios Integrados de Aviación S.A. (SIASA), un primer permiso provisional de operación por el periodo en que se concluye el proceso de certificación. Cabe indicar que la compañía ha cumplido satisfactoriamente los requerimientos plasmados en el formulario "7F189, Requisitos de Transporte Aéreo para el Otorgamiento de Certificados de Explotación Empresas Nacionales", por lo que, de ser técnica y jurídicamente procedente, se puede otorgar este permiso a partir de la aprobación del CETAC".

Sexto: Que mediante artículo sétimo de la sesión ordinaria 15-2023 del 7 de marzo de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

"1. De conformidad con los artículos 143 y 145 de la Ley General de Aviación Civil; elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), cédula de persona jurídica número 3- 101-810209, representada por el señor Carlos Meza Tamayo, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar los servicios de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros.

2. De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, oficios DGACDSO-AIR-OF-048-2023 del 19 de enero de 2023, emitido por las unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas y DGAC-DSO-TA-INF-030-2022 del 31 de enero de 2023, de la Unidad de Transporte Aéreo; conceder a la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), un primer permiso provisional de operación, por un plazo de tres meses, contados a partir de su aprobación, en tanto se concluyen los trámites administrativos para el otorgamiento del certificado de explotación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para prestar los servicios indicados, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil".

Séptimo: Que en La Gaceta número 76 del 26 de abril de 2023, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de certificado de explotación de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa).

Octavo: Que mediante certificación de no saldo número 283-2023 del 18 de mayo de 2023, emitida por el Grupo de Trabajo de Tesorería, en el que se indica que la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), cédula de persona jurídica número 3-101-810209, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Noveno: Que la audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación del certificado de explotación de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), se celebró a las 11:00 horas del 22 de mayo de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

II. Sobre los hechos

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

III. Sobre el fondo del asunto

1. El artículo 10 inciso I) de la Ley General de Aviación Civil prescribe que es una atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, de

escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación.

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

Respecto a la definición del instituto del certificado de explotación, mediante el dictamen número C-389-2005 del 14 de noviembre de 2005, la Procuraduría General de la República manifestó lo siguiente:

> *"El certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la* explotación *de un servicio aéreo público".*

Es claro de conformidad con lo anterior, que el certificado de explotación es una figura jurídica cuyo fin exclusivo lo es el de autorizar por parte del Estado la prestación de determinados servicios, que por definición son considerados públicos y en adición, aéreos.

Además, en la resolución número 5735-99 de las 9:42 horas del 23 de julio de 1999, la Sala Constitucional manifestó lo siguiente:

> *"...de los propios términos de la Ley General de Aviación Civil, (artículos 138 y siguientes), se desprende con claridad que este certificado tiene naturaleza jurídica de un contrato-concesión, y los derechos de él derivados se encuentran sujetos a limitaciones de derecho servicios públicos, en los términos y condiciones que establece la ley.*
>
> *(...)*
>
> *Se trata entonces de una habilitación especial que concede la administración al* particular *para el ejercicio de una determinada* ***actividad de servicio público*** *y de interés para la colectividad".*

Así las cosas, el certificado de explotación es el instrumento jurídico a través del cual el Estado, otorga al administrado autorización para prestar un determinado servicio aeronáutico propiamente dicho u otro que la ley indique y en los términos que ella misma disponga, siendo la naturaleza de este instrumento la de una contratación en la especie de las concesiones conferidas por la autoridad estatal, a través de los órganos de éste que resulten competentes para ello en apego al ordenamiento jurídico (Consejo Técnico de Aviación Civil o Poder Ejecutivo, según sea el caso).

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

> *"Artículo 144.-*
> *El certificado operativo tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de control, la*

supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación".

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, publicado en La Gaceta número 205 del 24 de octubre de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional (OACI) y demás convenios internacionales de Aviación Civil aplicables, se determinó que la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles el certificado de explotación para brindar servicios de naturaleza técnica aeronáutica, en la modalidad de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros (RAC103).

3. Que la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), cuenta con un permiso provisional de operación, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante articulo sétimo de la sesión ordinaria 15-2023 del 7 de marzo de 2023, el cual se encuentra vigente hasta el 7 de junio de 2023.

4. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de certificado de explotación de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), se celebró a las 11:00 horas del 22 de mayo de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), cédula de persona jurídica número 3-101-810209, representada por el señor Carlos Meza Tamayo, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, Certificado de Explotación, bajo los siguientes elementos

Servicios a brindar: Servicios de naturaleza técnica aeronáutica, en la modalidad de vuelos recreativos/deportivos comerciales con vehículos ultraligeros (RAC103).

Base de operaciones: Pococí, Guápiles, Limón, del Aeródromo de Guápiles, 200 metros al norte, 75 metros al este, y 75 metros al sur de la entrada principal de Garabito, complejo de hangares, correos electrónicos oficiales skyrunneraviation@gmail.com y jurgenselva@gmail.com

Equipo: Los vehículos ultraligeros, que estén debidamente acreditados en su certificado operativo.

Tarifas: Cualquier cambio en las tarifas, por los servicios que brindan deben ser presentadas al Consejo Técnico de Aviación Civil, para su aprobación y/o registro, según lo señalado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil.

2. Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por el plazo de 5 años contados a partir de su expedición.

3. Consideraciones técnicas: La compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

4. Cumplimiento de las leyes: La compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa) se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (SIASA), deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá **rendir *una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013.

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

5. Notificar al señor Carlos Tamayo Meza, apoderado generalísimo de la compañía Servicios Integrados de Aviación sociedad anónima (Siasa), por medio del correo electrónico skyrunneraviation@gmail.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 6

No.078-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con treinta y tres minutos del seis de junio del dos mil veintitrés.

Se conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1257-2023 del 11 de mayo de 2023, suscrito por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y regreso, efectiva a partir del 26 de mayo 2023 al 26 de mayo 2024.

Resultandos

Primero: Que la compañía Spirit Airlines Inc. cuenta con un certificado de explotación, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 003-2023 del 17 de enero de 2023, con una vigencia hasta el 17 de enero de 2038, el cual le permite brindar los servicios de Transporte Aéreo, en la modalidad de vuelos regulares internacionales, de pasajeros, carga y correo en las rutas: Fort Lauderdale, Estados Unidos de América-San José Costa Rica y viceversa; Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1195-2022 del 22 de julio de 2022, la Dirección General de Aviación Civil resolvió autorizar la suspensión de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, solicitada en primera instancia por la compañía Spirit Airlines Inc, con fecha de rige del 25 de mayo de 2022 y hasta el 25 de mayo de 2023. Dicho acto fue ratificado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 38-2022 del 29 de setiembre de 2022.

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1257-2023 del 11 de mayo de 2023, la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y regreso, efectiva a partir del 26 de mayo 2023 al 26 de mayo 2024.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-165-2023 del 24 de mayo de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Conocer y dar por recibido el escrito con registro de ventanilla única VU-1257-2022-E, del 11 de mayo del 2023, donde la compañía Spirit Airlines INC, presenta la suspensión temporal de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, no obstante, el plazo de suspensión se registra por el plazo de seis meses a partir del 26 de mayo del 2023, en virtud que plazos de suspensión tan amplios desnaturalizan el espíritu del certificado de explotación.*
>
> *Indicar a la compañía que previo al vencimiento del periodo de suspensión, deberá presentar los itinerarios de operación o en su defecto la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos-*

San José, Costa Rica y viceversa de su certificado de explotación, según los plazos y directrices vigentes.

Verificar las obligaciones financieras de la Compañía ante la seguridad social costarricense y ante esta Dirección General de Aviación Civil".

Quinto: Que mediante constancia de no saldo número 314-2023 del 24 de mayo de 2023, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

Sexto: Que en consulta realizada el 25 de mayo de 2023, se constató que la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

II. Sobre los hechos

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

III. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la gestión de la compañía Spirit Airlines Inc., en las que informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y regreso, efectiva a partir del 26 de mayo 2023 al 26 de mayo 2024. La compañía justifica que la suspensión se debe a situaciones que a nivel mundial causó la pandemia del Covid 19 a la industria de la aviación, en donde, definitivamente, el impacto de la pandemia en la industria tuvo una afectación directa en las líneas aéreas y sus operaciones, aunque muchas empresas hoy en día ya han logrado retomar las operaciones aéreas que tenían antes de la pandemia.

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

"(...)

2. Cada parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras,

técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

(...)

4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, la señora María de los Ángeles Bogarín, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de las Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y regreso, en las fechas indicadas.

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

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

***Artículo 173.-** Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

Ahora bien, es importante mencionar que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1195-2022 del 22 de julio de 2022, suscrito por la Dirección General, ratificado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 38-2022 del 29 de setiembre de 2022, la ruta que se detalla fue suspendida desde el 25 de mayo de 2022 y hasta el 25 de mayo de 2023, por tal razón, se debe de considerar que al autorizarse por un año más dicha ruta, se mantendría suspendida por dos años consecutivos, lo que vendría a desnaturalizar el espíritu del certificado de explotación.

Respecto a lo anterior, la naturaleza de un certificado de explotación, según posición de la Sala Constitucional, emitida mediante sentencia número 4140-2000 de las 16:30 horas del 16 de mayo de 2000, corresponde a la explotación de un servicio público y de interés para la colectividad.

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-165-2023 del 24 de mayo de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido el escrito con registro de ventanilla única VU-1257-2022-E del 11 de mayo de 2023, donde la compañía Spirit Airlines Inc. presentó la suspensión temporal de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, sin embargo, recomienda que el plazo de suspensión se registre por seis meses, efectiva a partir del 26 de mayo de 2023, en virtud que los tiempos de suspensión tan amplios desnaturalizan el espíritu del certificado de explotación.

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 314-2023 del 24 de mayo de 2023, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Spirit Airlines Inc, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias. Asimismo, en consulta realizada el 25 de mayo de 2023, se constató que dicha compañía se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil

Resuelve:

1. Conocer y dar por recibido el escrito con registro de ventanilla única número VU-1257-2022-E del 11 de mayo de 2023, donde la señora Maria de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, presenta la suspensión temporal de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, sin embargo, el plazo de suspensión se registra por seis meses a partir del 26 de mayo de 2023, en virtud que los tiempos de suspensión tan amplios contraviene el espíritu de un certificado de explotación, el cual según posición de la Sala Constitucional, emitida mediante sentencia número 4140-2000 de las 16:30 horas del 16 de mayo de 2000, corresponde a la explotación de un servicio público y de interés para la colectividad.

2. Indicar a la compañía Spirit Airlines Inc. que previo al vencimiento del periodo de suspensión, deberá presentar los itinerarios de operación o en su defecto la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa de su certificado de explotación, según los plazos y directrices vigentes.

3. Notificar a la señora Maria de los Ángeles Bogarían Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 7

No.079-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con treinta y cuatro minutos del seis de junio del dos mil veintitrés.

Se conoce solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, cédula de persona jurídica número 3-102-737627, representada por el señor Juan Carlos Castillo Obando, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar los servicios de mantenimiento en línea en los aeropuertos Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 23-2018 del 21 de febrero de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, un certificado de explotación para brindar servicios de mantenimiento en línea en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y el Daniel Oduber Quirós, con una vigencia hasta el 21 de febrero de 2023.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo número VU-0468-2024 del 20 de febrero de 2021, el señor Juan Carlos Castillo Obando, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía denominada All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, presentó al Consejo Técnico de Aviación Civil solicitud formal para la renovación del certificado de explotación para brindar servicios de mantenimiento en línea en los aeropuertos Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0167-2023 del 21 de febrero de 2023, los señores Luis Jimenez Campos, Rafael Villalobos Barrantes y Rafael Villalobos Barrantes, funcionarios de las Unidades de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron:

> *"En relación con su solicitud de criterio técnico sobre la solicitud de la compañía ALL JETS. Solicita la renovación al certificado de explotación y el permiso provisional de operación, nos permitimos indicarle lo siguiente:*
>
> *1. En cuanto a los aspectos técnicos aeronáuticos de la compañía le podemos indicar:*
> *a. No hay cambios en relación con las actividades aeronáuticas que realiza la compañía.*
> *b. No hay cambios relevantes en sus manuales, manteniendo la misma estructura de la empresa.*
> *c. No hay cambios en las Habilitaciones y Especificaciones de Operación de la compañía.*
> *d. No existe a la fecha ninguna discrepancia nivel 1 que comprometa la seguridad operacional de la compañía.*
> *e. Se encuentra dentro del Plan Anual de Vigilancia aprobado por la DGAC para las Compañías aeronáuticas de Costa Rica.*
> *Por lo anterior,* ***no hay objeción técnica*** *para otorgarle la renovación al certificado de explotación y el permiso provisional de operación a la empresa ALL JETS".*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-065-2022 del 6 de marzo de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendó:

"1. Otorgar a la compañía ALL JETS INTERNACIONAL SRL, la renovación del certificado de explotación para ofrecer sus servicios según se detalla:

- ***Tipo de servicio:** Taller OMA-145 para mantenimiento en línea, según lo que se establezca en sus habilitaciones y limitaciones de operación.*

- ***Base de operaciones:** Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.*

- ***Vigencia:** Por el plazo de cinco años.*

2. Otorgar a la compañía un primer permiso provisional para la prestación de los servicios solicitados a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil

3. Autorizar a la compañía ALL JETS INTERNACIONAL SRL, el registro de las tarifas y sus regulaciones, según el siguiente detalle:

Rango peso máximo de despegue de la aeronave (MTOW) en libras		Rango de precios de tránsito o pre-vuelo		Rango de precio Pernocta		Hora hombre	
0	41000	$100	$300	$100	$300	$1	$100
41001	100000	$100	$600	$100	$600	$1	$100
100001	275000	$100	$1100	$100	$1100	$1	$100
275001	Y más	$100	$1500	$100	$1500	$1	$100

4. Recordar a la compañía que cualquier cambio en las tarifas, por los servicios que brinda deben ser presentadas al CETAC para su aprobación y/o registro. (Artículo 162 Ley General de Aviación Civil).

5. Registrar la información para la comercialización del servicio según el artículo 148 inciso e de la Ley 5150, según se detalla: Su base de operaciones se ubica en el Centro de negocios Internacional, Alajuela local #71, página web: www.alljetscr.com, teléfono 2435-8955, correo electrónico: jjavier@tacrd.com. En caso de cambiar estos datos, deberá indicarse a la Unidad de Transporte Aéreo para su actualización.

6. Se sugiere a la Asesoría Legal verificar el estado dinerario de la compañía ALL JETS INTERNACIONAL SRL, con la CCSS, FODESAF, IMAS, INA, Dirección General de Aviación Civil, AERIS y Garantía.

7Solicitar y/o actualizar el bono de garantía para cubrir cualquier eventualidad en las operaciones *de ALL JET INTERNACIONAL SRL y proteger así los intereses de la Dirección General Aviación Civil".*

Quinto: Que mediante artículo décimo segundo de la sesión ordinaria 16-2023 del 14 de marzo de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

"1. De conformidad con los artículos 143 y 145 de la Ley General de Aviacion Civil; elevar a audiencia pública la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, cedula de persona jurídica numero 3-102-737627, representada por el señor Juan Carlos Castillo Obando, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar los servicios de Taller OMA-145 para mantenimiento en línea en los aeropuertos Juan Santamaria y Daniel Oduber Quiros.

2. De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviacion Civil, oficios números DGAC-DSO-AIR-OF-0167-2023, del 21 de febrero de 2023, emitido por la Unidad de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, y DGAC-DSO-TA-INF-065-2023, del 6 de marzo de 2023, de la Unidad de Transporte Aéreo; conceder a la compañía All Jets International, sociedad de responsabilidad limitada, un primer permiso provisional de operación, por un plazo de tres meses, contados a partir de su aprobación, en tanto se concluyen los trámites administrativos para el otorgamiento de la renovación al certificado de explotación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para prestar los servicios indicados, el cual está sujeto a los tramites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviacion Civil".

Sexto: Que en La Gaceta número 76 del 26 de abril de 2023, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada.

Sétimo: Que mediante certificación de no saldo número 282-2023 del 18 de mayo de 2023, emitida por el Grupo de Trabajo de Tesorería, en el que se indica que la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, cédula de persona jurídica número 3-102-737627, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Octavo: Que la audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, se celebró a las 13:00 horas del 22 de mayo de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Noveno: Que en consulta realizada el 30 de mayo de 2023, se constató que la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, cédula de persona jurídica número 3-102-737627 se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con dicha institución, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA). Asimismo, cumple con la declaración de Registro de Transparencia y Beneficiarios Finales (RTBF) y situación tributaria.

II. Sobre los hechos

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

III. Sobre el fondo del asunto

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

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

Respecto a la definición del instituto del certificado de explotación, mediante el dictamen número C-389-2005 del 14 de noviembre de 2005, la Procuraduría General de la República manifestó lo siguiente:

> *"El certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la* explotación *de un servicio aéreo público".*

Es claro de conformidad con lo anterior, que el certificado de explotación es una figura jurídica cuyo fin exclusivo lo es el de autorizar por parte del Estado la prestación de determinados servicios, que por definición son considerados públicos y en adición, aéreos.

Además, en la resolución número 5735-99 de las 9:42 horas del 23 de julio de 1999, la Sala Constitucional manifestó lo siguiente:

> *"...de los propios términos de la Ley General de Aviación Civil, (artículos 138 y siguientes), se desprende con claridad que este certificado tiene naturaleza jurídica de un contrato-concesión, y los derechos de él derivados se encuentran sujetos a limitaciones de derecho servicios públicos, en los términos y condiciones que establece la ley.*
>
> *(...)*
>
> *Se trata entonces de una habilitación especial que concede la administración al* particular *para el ejercicio de una determinada* ***actividad de servicio público*** *y de interés para la colectividad".*

Así las cosas, el certificado de explotación es el instrumento jurídico a través del cual el Estado, otorga al administrado autorización para prestar un determinado servicio aeronáutico propiamente dicho u otro que la ley indique y en los términos que ella misma disponga, siendo la naturaleza de este instrumento la de una contratación en la especie de las concesiones conferidas por la autoridad estatal, a través de los órganos de éste que resulten competentes para ello en apego al ordenamiento jurídico (Consejo Técnico de Aviación Civil o Poder Ejecutivo, según sea el caso).

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

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

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, publicado en La Gaceta número 205 del 24 de octubre de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional (OACI) y demás convenios internacionales de Aviación Civil aplicables, se determinó que la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la renovación al certificado de explotación para brindar servicios de Taller OMA-145 para mantenimiento en línea.

3. Que la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada cuenta con un permiso provisional de operación, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo décimo segundo de la sesión ordinaria 16-2023 del 14 de marzo de 2023, el cual se encuentra vigente hasta el 14 de junio de 2023.

4. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de certificado de renovación a la explotación de la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, se celebró a las 13:00 horas del 22 de mayo de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, cédula de persona jurídica número 3-102-737627, representada por el señor Juan Carlos Castillo Obando, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, renovación al certificado de explotación, bajo los siguientes elementos:

Servicios a brindar: Servicios de Taller OMA-145, para mantenimiento en línea, según lo que se establezca en sus habilitaciones y limitaciones de operación.

Base de operaciones: Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Tarifas: Cualquier cambio en las tarifas, por los servicios que brindan deben ser presentadas al Consejo Técnico de Aviación Civil, para su aprobación y/o registro, según lo señalado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil.

2. Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por el plazo de 15 años contados a partir de su expedición.

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

4. Cumplimiento de las leyes: La compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La compañía All Jets International sociedad de responsabilidad limitada, deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá **rendir *una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 182016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.
Una vez otorgado el certificado de explotación, deberá de iniciar sus operaciones según lo señalado en el articulo 153 de la Ley General de Aviación Civil; asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la citada Ley. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Notificar al señor Juan Carlos Castillo Obando, apoderado generalísimo de la compañía All Jets International sociedad responsabilidad limitada, por medio del correo electrónico jcastillo@alljetscr.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N°8

No.080-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con treinta y cuatro minutos del seis de junio del dos mil veintitrés.

Se conoce solicitud de certificado de explotación de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), cédula de persona jurídica número 3-004-045086, representada por el señor Kenneth John Vaugh Holguin, en calidad de apoderado generalísimo con límite de suma, para brindar los servicios de Escuela de Formación Aeronáutica en sus instalaciones ubicadas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Resultandos

Primero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo número VU-3215-2022 del 20 de octubre de 2022, el señor Kenneth John Vaugh Holguin, en calidad de apoderado generalísimo de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), presentó al Consejo Técnico de Aviación Civil solicitud formal para la obtención de un certificado de explotación, con objetivo de brindar los servicios de Escuela de Formación Aeronáutica en sus instalaciones ubicadas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Segundo: Que mediante oficio número CC.053.22 del 7 de noviembre de 2022, el señor Roy Mauricio Murillo Sequeira, funcionario de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa) aporta aval remitido por el Director Ejecutivo del Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, el cual en lo que interesa indica:

> *"De nuestra parte, y por ser una condición precedente. No vemos ningún problema en su gestión. Cuentan con nuestro aval".*

Tercero: Que mediante oficio número GO-DE-22-1026 del 11 de noviembre de 2022, el señor José Ricardo Hernández Larios, director ejecutivo del Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, en referencia a la solicitud de certificado de explotación de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa) , indicó lo siguiente:

> *"De coincidir con lo aportado ante la Dirección General de Aviación Civil ("DGAC"), entenderíamos que esta escuela o centro de formación, serviría únicamente a los colaboradores/empleados de Coopesa para certificarse adecuadamente, y para ellos utilizaría sus mismas instalaciones, en cuyo caso no vemos inconveniente con lo solicitado.*
>
> *Caso contrario, es decir que la solicitud contemple o suponga una matrícula abierta al público y un programa de educación, requeriríamos información adicional a efectos de determinar una eventual afectación/riesgo por el incremento de ingresos de personas al lado aéreo, así como un eventual impacto en los parqueos del Aeropuerto.*

También sobre la ubicación, debemos hacer hincapié en la necesidad del traslado de las instalaciones de Coopesa fuera del perímetro aeroportuario como está dispuesto en las obligaciones contractuales en el CGI, por lo que es indispensable que esta ubicación sea considera como temporal, y que la operación asociada a este certificado se entienda que igualmente debe trasladarse con el resto de las instalaciones no pudiendo quedar vigente este CO con base AIJS, cuando ocurra dicho traslado.

b. Tipo de Escuela y Equipo: entendemos que el "Centro de Formación y Capacitación" conforme el RAC 119, Decreto 28262-MOPT, y atención de lo indicado por Coopesa, dado que no se cuenta con el expediente de la solicitud, sería entonces para un CO de Escuela de Técnicos de Mantenimiento, para las cuales se debe precisar cuál sería el equipo y demás ayudas de enseñanza, en ese sentido no se desprende de la gestión presentada, si para esos efectos de requerirá el ingreso de equipos o aeronaves que sirvan a ese propósito.

De no requerirse el ingreso de aeronaves u otros equipos que represente algún uso de recursos o espacios del AIJS, no encuentra el Gestor inconveniente, de lo contrario se requiere la información para su debido análisis.

Finalmente, solicitamos que una vez emitido el certificado de ser procedente, se remita al Gestor la resolución del Consejo y los alcances del certificado a efectos de poder cumplir con sus obligaciones de supervisión de estos nuevos servicios".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC DSO TA-INT-067-2023 del 6 de marzo de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

1. Otorgar a la Cooperativa de Servicios Aero Industriales R.L. (COOPESA), un Certificado de Explotación bajo los siguientes términos:

***a) Tipo de Servicio**: Escuela de enseñanza aeronáutica en la modalidad de técnico en mantenimiento, según lo que se establezca en sus habilitaciones y limitaciones de operación.*

***b) Vigencia:** Por un plazo de 5 años a partir de su expedición, por tratarse de un nuevo certificado.*

***c) Base de operación:** Las operaciones las estarán realizando en las instalaciones de COOPESA R.L. ubicadas a 300 metros al oeste del aeropuerto internacional Juan Santamaría, San José, Costa Rica.*

2. Autorizar a la Cooperativa de Servicios Aero Industriales R.L. (COOPESA), el registro de las tarifas, las cuales se establecen en dólares moneda en curso de los Estados Unidos de América y no detallan condiciones, esto según el siguiente detalle:

Tarifa por curso de avión tipo (US$)	
Detalle	**Tarifa por participante**
Airbus A319/320/321	*500,00*
Boeing 737 NG	*500,00*
Embraer 190	*500,00*
Airbus A320NEO diferencias	*500,00*
Boeing 737MAX diferencias	*500,00*

3. Recordar a la compañía que cualquier cambio en las tarifas, deben ser presentadas al CETAC para su aprobación y/o registro. (Artículo 162 Ley General de Aviación Civil) con al menos 30 días de anticipación a su entrada en vigencia.

4. Registrar la información para la comercialización del servicio según el artículo 148 inciso e de la Ley 5150, según se detalla:

Sede: Ubicada 300 metros al oeste del aeropuerto internacional Juan Santamaría.
Teléfono: (506) 2437-2827.
Apartado postal: 24-4060.
Horario de atención: lunes a sábado de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.
Página WEB: www.coopesa.com
Correo electrónico: marketing@coopesa.com

5. Solicitar un bono de garantía para cubrir cualquier eventualidad en las operaciones de la Cooperativa de Servicios Aero Industriales R.L. (COOPESA) y así proteger los intereses de la Dirección General Aviación Civil".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-223-2022 del 7 de marzo de 2023, los señores Luis Jiménez Campos, y Juan Miguel Soto Eduarte, funcionarios de las Unidades de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron lo siguiente:

"En atención a la solicitud de criterio respecto a la evaluación de los documentos aportados por la compañía COOPESA R.L. en cumplimiento con los requerimientos correspondientes a la Unidad de Aeronavegabilidad para el proceso de certificación del Organismo de Instrucción Aeronáutico Aprobado RAC-119; le informamos que los mismos ya fueron evaluados, aceptados y aprobados en cumplimiento con las regulaciones aeronáuticas aplicables para la obtención de un Certificado Operativo (CO), generando como producto final, el cierre de la FASE 3 por esta Unidad.

Adicionalmente, manifestamos que no existe objeción técnica alguna por parte de esta dependencia para elevar a audiencia pública la solicitud de Certificado de Explotación (CE)".

Sexto: Que mediante artículo décimo de la sesión ordinaria 17-2023 del 21 de marzo de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

"1. De conformidad con los artículos 143 y 145 de la Ley General de Aviación Civil; elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), cédula de persona jurídica número 3-004-045086, representada por el señor Kenneth John Waugh Holguin, en calidad de apoderado generalísimo con límite de suma, para brindar los servicios de escuela de formación aeronáutica en sus instalaciones ubicadas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

Séptimo: Que en La Gaceta número 76 del 26 de abril de 2023, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de Certificado de Explotación de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa). Dicha audiencia se celebró a las 13:30 horas del 22 de mayo de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Octavo: Que mediante certificación de no saldo número 311-2023 del 25 de mayo de 2023, emitida por el Grupo de Trabajo de Tesorería, en el que se indica que la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), cédula de persona jurídica número 3-004-045086, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Noveno: Que en consulta realizada el 30 de mayo de 2023, se constató que la la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), cédula de persona jurídica número 3-004-045086, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con dicha institución, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA). Asimismo, cumple con la declaración de Registro de Transparencia y Beneficiarios Finales (RTBF) y situación tributaria.

II. Sobre los hechos

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

III. Sobre el fondo del asunto

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

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

Respecto a la definición del instituto del certificado de explotación, mediante el dictamen número C-389-2005 del 14 de noviembre de 2005, la Procuraduría General de la República manifestó lo siguiente:

> *"El certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la* explotación *de un servicio aéreo público".*

Es claro de conformidad con lo anterior, que el certificado de explotación es una figura jurídica cuyo fin exclusivo lo es el de autorizar por parte del Estado la prestación de determinados servicios, que por definición son considerados públicos y en adición, aéreos.

Además, en la resolución número 5735-99 de las 9:42 horas del 23 de julio de 1999, la Sala Constitucional manifestó lo siguiente:

> *"...de los propios términos de la Ley General de Aviación Civil, (artículos 138 y siguientes), se desprende con claridad que este certificado tiene naturaleza jurídica de un contrato-concesión, y los derechos de él derivados se encuentran sujetos a limitaciones de derecho servicios públicos, en los términos y condiciones que establece la ley.*
>
> *(...)*
>
> *Se trata entonces de una habilitación especial que concede la administración al* particular *para el ejercicio de una determinada* ***actividad de servicio público*** *y de interés para la colectividad".*

Así las cosas, el certificado de explotación es el instrumento jurídico a través del cual el Estado, otorga al administrado autorización para prestar un determinado servicio aeronáutico propiamente dicho u otro que la ley indique y en los términos que ella misma disponga, siendo la naturaleza de este instrumento la de una contratación en la especie de las concesiones conferidas por la autoridad estatal, a través de los órganos de éste que resulten competentes para ello en apego al ordenamiento jurídico (Consejo Técnico de Aviación Civil o Poder Ejecutivo, según sea el caso).

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

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

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, publicado en La Gaceta número 205 del 24 de octubre de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional (OACI) y demás convenios internacionales de Aviación Civil aplicables, se determinó la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), cumple todos los requerimientos técnicos,

legales y financieros que permite otorgarles el certificado de explotación para brindar servicios de Escuela de Formación Aeronáutica.

3. Que mediante oficio número GO-DE-22-1026 del 11 de noviembre de 2022, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, refiriéndose a la gestión de Coopesa, indicó, que, de no requerirse el ingreso de aeronaves u otros equipos que represente algún uso de recursos o espacios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, no encuentran inconveniente. Además, solicitó que una vez emitido el certificado se les remita la resolución del Consejo y los alcances del certificado a efectos de poder cumplir con sus obligaciones de supervisión de estos nuevos servicios

4. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de certificado de explotación de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), se celebró a las 13:30 horas del 22 de mayo de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), cédula de persona jurídica número 3-004-045086, representada por el señor Kenneth John Vaugh Holguin, en calidad de apoderado generalísimo con límite de suma, el certificado de explotación bajo los siguientes elementos:

Servicios a brindar: Escuela de Formación Aeronáutica.

Base de operación: Las operaciones las estarán realizando en las instalaciones de la Cooperativa ubicadas a 300 metros al oeste del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, San José, Costa Rica.

2. Tarifas: De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-067-2023 del 6 de marzo de 2023, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo; autorizar a la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), el registro de las tarifas, las cuales se establecen en dólares moneda en curso de los Estados Unidos de América y no detallan condiciones, esto según el siguiente detalle:

Tarifa por curso de avión tipo (US$)	
Detalle	***Tarifa por participante***
Airbus A319/320/321	*500,00*
Boeing 737 NG	*500,00*
Embraer 190	*500,00*
Airbus A320NEO diferencias	*500,00*
Boeing 737MAX diferencias	*500,00*

Recordar a la cooperativa, que cualquier cambio en las tarifas, deben ser presentadas al Consejo Técnico de Aviación Civil para su aprobación y/o registro, según lo señalado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil, con al menos 30 días de anticipación a su entrada en vigencia.

3. Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por un plazo de 5 años contados a partir de su expedición.

4. Consideraciones técnicas: La Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

5. Cumplimiento de las leyes: La Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa) se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

6. Otras obligaciones: La Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá ***rendir una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

Una vez otorgado el certificado de explotación, deberá de iniciar sus operaciones según lo señalado en el artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil; asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la citada Ley. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Finalmente, se le advierta a la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual, deberá coordinar con el Gestor Interesado cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera. Asimismo, se le advierte a la concesionaria que dicho certificado de explotación se otorga sin perjuicio de los convenios que deba suscribir como beneficiario de dicho certificado con los concesionarios aeroportuarios, para cualquier servicio que deba brindarse en el área concesionada.

Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Notificar al señor Kenneth John Waugh Holguin, apoderado generalísimo de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de responsabilidad limitada (Coopesa), por medio de los correos electrónicos legal@coopesa.com y rmurillo@coopesa.com. Publíquese en el diario oficial e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil