ACTA No. 82-2021

Acta de la sesión ordinaria No.82-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:15 horas del 27 de octubre del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Segura Sancho, Sofía Beatriz García Romero y Karla Barahona Muñoz; directores de este Consejo; así como de los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno de la DGAC y la señora Karol Barrantes Bogantes, secretaria de actas.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 82-2021, la cual se adjunta como anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.82-2021.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 80-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 20 de octubre del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 80-2021, del 20 de octubre del 2021.

III.- AUDIENCIA

Al ser las 17:25 ingresan a la sesión, de forma virtual, los señores Rafael Mencía, Ricardo Hernández Larios y Giovanni Muñoz Jiménez, representantes de la compañía Aeris Holding Costa Rica.

ARTÍCULO TERCERO

Se concede audiencia a la compañía Aeris Holding Costa Rica, para tratar temas financieros de urgencia.

El señor Ricardo Hernández explica que la intención de esta audiencia es poder mostrar cual es la situación de Aeris a nivel de riesgo financiero, el origen de este riesgo, las soluciones que se necesitan y sobre todo la urgencia de estas.

Además del problema con los *"lenders"*, el cual es complejo y requiere mucha renegociación, se enfrentarán a una situación de insolvencia financiera en marzo del 2022, a pesar de todos los esfuerzos que se han hecho para contrarrestar el impacto catastrófico que ha tenido la pandemia en la demanda. Evidentemente, se tiene el problema de que no se va a cumplir en diciembre con la ratio de cobertura de la deuda que debe ser mayor a 1.2 y actualmente está en 0.09. Adicionalmente, comenta que tienen otros incumplimientos con los *"lenders"* los cuales describe de la siguiente manera:

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
Aviación Civil
AUDITORIA TECNICA
REGISTRO

ACTA No. 82-2021

1- Se debe constituir una reserva al servicio de la deuda, la cual utilizaron en el momento de la pandemia, para que los pagos de su deuda salieran de esa reserva y así se manejó como flujo de caja para mantener el aeropuerto operando. Sin embargo, a un año y un poco más de la pandemia se tiene la obligación de rellenar esa reserva, lo que implicaría inmovilizar $15,700,000.00 USD (quince millones setecientos mil dólares con 00/100), liquidez con la que no cuenta Aeris en este momento.
2- A partir del mes de diciembre se deben pagar $2,600,000.00 USD (dos millones seiscientos mil dólares con 00/100) lo que implica que en los próximos 4 meses se deben estar pagando más de $10,000,000.00 (diez millones de dólares) y con las proyecciones de la demanda que se tienen, que son buenas, pero no son suficientes para cubrir los gastos y pagar esta deuda, en marzo estaríamos en situación de insolvencia, sin flujo de caja para continuar operando el aeropuerto. Es decir, se necesita un total de $46,900,000.00 (cuarenta y seis millones novecientos mil dólares con 00/100) para salir de la situación de insolvencia, en caso de que no haya posibilidad de renegociar el CGI.
3- Otro contratiempo es que hay $3,300,000.00 USD (tres millones trescientos mil dólares con 00/100) de impuestos de salida que el Estado le adeuda a Aeris, de los cuales $800,000.00 USD (ochocientos mil dólares) son del año 2020 y el resto es a julio del 2021. Esto presiona más el flujo de caja, pero se espera contar con ese pago, de lo contrario la insolvencia se adelantaría un mes.
4- A pesar de tener un buen escenario no se sabe si en el 2022 se podrá cumplir, lo que traería una serie de complicaciones legales que ya se vivieron en el tiempo de ALTERRA. El problema es que solo queda el mes de noviembre para tratar de negociar algo, por lo que se necesita una solución integral definitiva al desequilibrio, para refinanciar esta deuda y lograr un plazo suficiente, es decir, se necesita algo tangible antes de fin de año.

Con respecto a los "covenants" (compromisos) que se podrían accionar en el mes de diciembre, están los siguientes:

1- El financiamiento y mantenimiento de las cuentas de garantía, sección 9.10.
2- La limitación de la aparición de deudas, la sección 10.7. No se puede tener nuevas deudas a menos que se cuente con una ratio de 1.5, excepto por una asignación de $2,000,000.00 USD (dos millones de dólares). Es decir, no hay opción para buscar un crédito temporal.
3- La limitación de rescisión, cesión, renuncia, modificación, etc. Con esto indica que no se puede realizar una adenda al contrato sin el consentimiento de los *"lenders"*, sección 10.11.
4- Finalmente se refiere a la sección 10.17, el índice de cobertura del servicio de la deuda, mismo que no debe ser inferior al 1,05 veces al último día de los trimestres fiscales que finalizan el 30 de junio o el 31 de diciembre.

Comenta que esta deuda tiene algunos colaterales, primero están todas las acciones del Grupo Aeroportuario; segundo, todos los derechos económicos e intereses de Aeris de recibir cantidades pagaderas por Consejo Técnico en relación con cualquier reclamo en compensación, así como la indemnización por pagar por el Consejo Técnico de Aviación Civil, ellos tienen unas garantías de todas las cuentas de ingresos en colones y dólares, es decir, en caso de incumplimiento declarado, ellos inmediatamente toman control de todas las cuentas bancarias de Aeris, excepto el fideicomiso del BCR. Las predicciones legales son bastante claras y las consecuencias también son claras, todavía no son accionables, sino hasta el mes de diciembre, en este momento nos desenvolvemos en un presunto incumplimiento.

Menciona que las conversaciones con los *"noteholders"* han tenido un enfoque proactivo y cauteloso para evitar incumplir cualquier regla, se contrataron dos asesores uno legal y otro financiero, ya que es un contrato de 900 páginas, por lo que hay que tener cuidado especial en qué se dice y cómo se dice, para evitar un incumplimiento y un problema antes de tiempo. En julio se tuvo una reunión en donde mostraron el interés de conocer las alternativas para reequilibrar el contrato, debido a que son conocedores de que se necesita su consentimiento. Se sabe que ellos tienen contratado un bufete legal costarricense para

cualquier acción que deban tomar. El 27 de agosto del 2021, ya con una postura mucho más agresiva para discutir alternativas para acceder a un re-perfilamiento de la deuda, indicaron que no van a renegociar nada hasta tener una solución definitiva para el equilibro total del contrato. El 7 de octubre del 2021 se reunieron nuevamente e indicaron que creen que Aeris no cumplirá con el índice y que no hay posibilidad de negociar con ellos, a menos que haya habido un paso concreto y vinculante hasta para lograr el reequilibrio, por lo que se les ha informado que la solución más viable es una ampliación del tiempo del contrato, para hacer frente a todas las obligaciones financieras de pago y cobro.

Estas conversaciones con los "*lenders*" han sido bastante complejas y fuertes, todavía penden de un hilo, no se han cortado del todo por la confianza, se presentó un plan muy agresivo de disminución de costos que alcanza la suma de $142,000,000.00 USD (ciento cuarenta y dos millones de dólares) y denota un esfuerzo importante por parte de Aeris. Indican que el AIJS, antes de la pandemia, era el aeropuerto con la mayor eficiencia en gasto operacional de la región, con $4.3 USD (cuatro dólares con 30/100) de gastos operativos por pasajero, mientras el promedio de la región es de $7.4 USD (siete dólares con 40/100), lo que ha dado credibilidad y estar sentados en la mesa aún, a pesar de que han declarado acciones legales y todavía no haber aplicado las cláusulas mostradas al inicio. Además, tienen un estudio de que Aeris fue el segundo aeropuerto que hizo más recortes durante la pandemia, superado solamente por el de Tocumen. Todo lo anterior le da solidez al contrato, lo que ha permitido mantenemos todavía en la mesa de negociación.

El señor Hernández Larios indica que se requiere una solución integral pronto, que si en noviembre no son capaces de sentarse con los *lenders* y pedir algún perdón temporal hasta que logre perfilar la deuda, en marzo del 2022 se quedarían sin liquidez y no se podría operar el aeropuerto, con el agravante de que se estaría en plena campaña y elecciones nacionales, lo que sería más complicado. También menciona que solo resolver el desequilibrio generaría una crisis tarifaria, porque el desequilibrio se encarga de los ingresos perdidos por la caída en la demanda, tiene tarifas desactualizadas desde el 2018 y tienen $25,000,000.00 USD (veinticinco millones de dólares) en obras que no han pasado a tarifas, por lo que un plazo muy corto hace imposible el refinanciamiento. También hacer un planteamiento tímido en obras iría en detrimento del país, por eso siempre se han abocado a la búsqueda de una solución integral.

Con respecto a las alternativas de solución presentan los siguientes escenarios posibles:

1- Firma de adendum sin autorización de la CGR. (Valor agregado, un acuerdo del CETAC reconociendo el desequilibrio y voluntad de ampliar el contrato, esto permitiría negociar sobre una base más estable con los *lenders* y evitar la declaración de default y semanas después pasar a la etapa de adendum).
2- Solicitud de autorización para modificar el plazo (Podría complicar las negociaciones con los *lenders* si no se obtiene la aprobación de la CGR en el 2021).

Al ser las 17:51 se retira de la sesión el señor Gustavo Segura Sancho.

El señor Giovanni Muñoz Jiménez comenta que en el 2009 el CETAC utilizó una vía procesal legal que fue indicarle a la CGR la situación que ocurría e indicar que con base al artículo 208 del Reglamento de la Ley de Contratación Administrativa solicitó la autorización para modificar el contrato, en esa oportunidad la gestión pudo tardar de tres a cuatro meses, esta es una alternativa. En la situación actual se ha estado conversando con los asesores de la Administración y resulta que, si se reduce un poco el plazo en relación con la propuesta original, se puede llegar a un esquema similar basado en el artículo 208, no se requiere autorización de la CGR. Esto quiere decir que la Administración tiene la potestad de tomar un acuerdo y basarse en los antecedentes para equilibrar el contrato extendiéndolo por un plazo considerando las condiciones, mismas que deben cumplirse en su totalidad.

El señor Rafael Mencía indica que se debe buscar la posibilidad de salvar esta gestión interesada, que tanto esfuerzo de todos ha costado, considera que se ha intentado dar ese mensaje siempre, pero ya se acabó el tiempo, sería muy penoso verse a inicios del próximo año sin recursos para el mantenimiento del aeropuerto, para pagar hasta los sueldos de los colaboradores que son los que hacen posible la función del Gestor. Dicho lo anterior, comenta que es la hora de tomar acciones concretas y así evitar que esto llegue a las últimas y peores consecuencias.

El señor William Rodríguez López indica que personalmente siente pena de que este tema haya crecido hasta este nivel, manifiesta su apoyo a la gestión que Aeris ha hecho y comenta que no es un secreto para nadie que Aeris ha sido un excelente socio del país; la prueba está en que el aeropuerto Juan Santamaría es orgullo centroamericano, por lo que los felicita y ofrece su apoyo en lo que esté a su alcance.

Al ser las 18:08 se retiran de la sesión los señores Rafael Mencía, Ricardo Hernández Larios y Giovanni Muñoz Jiménez.

El señor William Rodríguez López le consulta al señor Mauricio Rodríguez Fallas su opinión sobre la sugerencia que presentaron los señores Giovanni Muñoz Jiménez y Ricardo Hernández Larios.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que esa propuesta está en el artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa, que se refiere a la posibilidad que tiene la Administración para extender unilateralmente el contrato bajo ciertas condiciones. Por su parte, el Reglamento de la Ley de Contratación Administrativa, en el artículo 208, establece los siguientes criterios que debe tomar en consideración la Administración a la hora de modificar unilateralmente un contrato:

> *"Artículo 208.—**Modificación unilateral del contrato**. La Administración podrá modificar unilateralmente sus contratos tan pronto éstos se perfeccionen, aún antes de iniciar su ejecución y durante ésta, bajo las siguientes reglas:*
> *a) Que la modificación, aumento o disminución del objeto, no le cambie su naturaleza, ni tampoco le impida cumplir con su funcionalidad o fin inicialmente propuesto.*
> *b) Que en caso de aumento se trate de bienes o servicios similares.*
> *c) Que no exceda el 50% del monto del contrato original, incluyendo reajustes o revisiones, según corresponda.*
> *d) Que se trate de causas imprevisibles al momento de iniciar el procedimiento, sea que la entidad no pudo conocerlas pese a haber adoptado las medidas técnicas y de planificación mínimas cuando definió el objeto.*
> *e) Que sea la mejor forma de satisfacer el interés público.*
> *f) Que la suma de la contratación original, incluyendo reajustes o revisiones de precio, y el incremento adicional no superen el límite previsto para el tipo de procedimiento tramitado.*
> *(...)"*

Comenta que en principio parece que se debe hacer un análisis y tomar en consideración cada criterio y demostrar a la Administración, mediante un informe técnico y legal, que se están cumpliendo cada uno de los supuestos. Una vez que la Administración logre demostrarlo, como se trata de un contrato refrendado por la CGR, luego de todo lo accesorio sigue lo principal. Entonces, el CETAC toma el acuerdo para hacer el adendum contractual y lo siguiente es un requisito de eficacia que es el refrendo de la CGR, mientras tanto no exista ese referendo, no existe un compromiso real o definitivo por parte de la Administración, pero sí un compromiso suficiente para que puedan renegociar según lo requieran.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibida la información presentada por la compañía Aeris Holding Costa Rica.

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

Al ser las 18:13 ingresan a la sesión, de forma virtual, los señores Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas y Roy Solís Cruz, del Órgano Fiscalizador.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0676-2021, del 14 de octubre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con la solicitud del depósito por concepto de intereses dentro del proceso de expropiación del inmueble 9304-01 al 011 (Expediente 17-000610-1028-CA-8).

El señor Fernando Soto Campos indica que este caso corresponde a una mejora de la casa de habitación de la señora Lidia Sánchez Cascante, comenta que esta vivienda ya fue demolida y lo único que se debe cancelar es el importe de ¢7.454,04 (siete mil cuatrocientos cincuenta y cuatro colones con cuatro céntimos) por concepto de intereses generados del 17 de diciembre del año 2020 al 28 de enero del año 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-0676-2021, del Órgano Fiscalizador:

Girar las instrucciones al Fideicomiso del Banco de Costa Rica para que proceda a transferir de la cuenta del Fondo de Expropiaciones dólares a la cuenta del Banco de Costa Rica número 170006101028-8, dispuesta por el Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, la suma de ¢7.454,04 (siete mil cuatrocientos cincuenta y cuatro colones con cuatro céntimos) que corresponde a intereses del período comprendido entre el 17 de diciembre del año 2020 al 28 de enero del año 2021, lo anterior dentro del pago de mejoras de la casa de habitación de la señora LIDIA SÁNCHEZ CASCANTE, según el proceso expropiatorio promovido por el Estado para la adquisición del inmueble inscrito bajo el folio real de la provincia de Alajuela número 9304-001-002-002-003-004-005-006-007-008-009-010-11, conocido como lotes 192, 193, 194,195 y 198. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0684-2021, del 19 de octubre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con el mecanismo de asignación de mostradores y sistema de embarque/desembarque a operadores aéreos en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría –AIJS -VERSIÓN 17.

El señor Fernando Soto Campos indica que esta situación obedece a una cláusula contractual que obliga al Gestor a presentar, ante el CETAC, el mecanismo de asignación de mostradores y sistema de embarque, para su aval.

El señor Roy Solís Cruz comenta que el propósito de esto es establecer el mecanismo de referencia para realizar la distribución de recursos de uso común dentro del AIJS, con el fin de maximizar la utilización de estos; y lo que busca es la equidad y la no discriminación en la asignación de recursos de uso común de los operadores aéreos del aeropuerto.

Los criterios de asignación de los mostradores en la terminal internacional son:

- Hora de salida del vuelo.
- Tipo de aeronave y número de pasajeros a transportar.
- Tiempos promedio de chequeo de cada operador aéreo
- Máquina rayos X en el sótano.
- Uso de tecnologías de procesamiento de pasajeros.
- Distanciamiento social por COVID-19

Los criterios de asignación de los quioscos en la terminal internacional son:

- Operadores que cuentan con aplicación de auto procesamiento.
- Primer pasajero en llegar primer pasajero en ser atendido.
- Distanciamiento social por COVID-19.

Los criterios de asignación de las posiciones de estacionamiento en la terminal internacional son:

- Geometría de las aeronaves y dimensiones de las posiciones de estacionamiento.
- Itinerarios de los operadores aéreos aprobados.
- Procedimiento para la atención de aeronaves de fuselaje ancho
- Restricciones de posición MARS (multi-aircraft remote stands)
- Cercanía con el CTRM (para vuelos cargueros)
- Requerimientos especiales de carga (para vuelos cargueros)

Los criterios de asignación de las salas de abordaje en la terminal internacional son:

- Operaciones en posiciones de estacionamiento de la rampa principal se asigna la sala correspondiente al puente de abordaje.
- Operaciones en posiciones de estacionamiento remotas se asignarán a salas remotas.
- Distanciamiento por COVID-19

Los criterios de asignación de los autobuses en la terminal internacional son:

- Hora itinerada de llegada y/o salida del vuelo.
- Tipo de aeronave y número de pasajeros a transportar.
- Cantidad total de autobuses y choferes disponibles.

Los criterios de asignación de los carruseles en la terminal internacional son:

- Los códigos de aeronave D y E tendrá prioridad sobre los carruseles 5A,5B, 3 y 2 (en ese orden)
- El resto de los vuelos son asignados de la siguiente manera en forma prioritaria 5A, 5B,4,3 y 2.
- Los vuelos de un mismo operador aéreo en un mismo carrusel.

Con respecto a la terminal doméstica comenta que los parámetros establecidos son similares y que se continúa manteniendo el distanciamiento social por COVID-19.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-0684-2021, del Órgano Fiscalizador:

1.- Dar por aprobados los documentos denominados por el Gestor como:

➢ "Lineamientos generales para la asignación de los recursos de uso común en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría –AIJS-."

➢ "Operación de la rampa doméstica"; que contienen los mecanismos de asignación de mostradores y el sistema de embarque/desembarque a operadores aéreos en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría –AIJS

➢ Notifíquese al Gestor, Aeris Holding Costa Rica. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-OPS-OF-085-2021, del 20 de octubre del 2021, suscrito por el señor Miller Rodríguez Ramírez, inspector técnico de operaciones y seguridad del OFGI, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con la comunicación de cesación del recargo de funciones del puesto de Inspector de Operaciones del Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría –AIJS.

El señor Fernando Soto Campos comenta que esta es una decisión personal del señor Miller Rodríguez Ramírez por diferentes circunstancias de salud que lo han afectado en los últimos meses. Adicionalmente, indica que él comprende la decisión del señor Rodríguez Ramírez, pero que en materia propiamente laboral a él como responsable del equipo de trabajo le preocupa mucho, porque están quedando diezmados con las bajas sustanciales que se han presentado en el equipo de trabajo del OFGI.

Menciona que últimamente han llegado muchos documentos y reclamos que se deben resolver prontamente y con la situación actual esa responsabilidad queda descubierta. También comenta que en reiteradas ocasiones se ha sometido a la Administración la necesidad de disponer de las plazas de los puestos claves del OFGI, porque nunca se crearon y las personas que ocupan esos puestos claves lo hacen mediante recargo de funciones, ya que en el momento determinante en que nos encontramos, esta situación se torna más delicada y crítica.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-OPS-085-2021, del Órgano Fiscalizador:

1- Aprobar la cesación del recargo de funciones del puesto de Inspector de Operaciones del Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría –AIJS, presentada mediante el oficio CETAC-OFGI-OPS-OF-085-2021, suscrito por el señor Miller Rodríguez Ramírez
2- Agradecer al señor Miller Rodríguez Ramírez el trabajo realizado durante todo este tiempo y desearle lo mejor en su salud. ACUERDO FIRME.

IV.- CONCESIÓN AIDOQ

ARTÍCULO SÉTIMO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0126-2021, del 19 de octubre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campo, encargado de la Unidad de Control del AIDOQ, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con el III trimestre de 2021.

El señor Rodolfo Garbanzo Arguedas indica que para este trimestre existen buenas expectativas para el desarrollo del AIDOQ, ya que en estos tres meses se han suscitado eventos muy positivos, como la reactivación que ha tenido el aeropuerto en los mercados internacionales y particularmente el trabajo conjunto desarrollado entre Coriport y el ICT.

Manifiesta que es importante hacer mención del problema referente a los inconvenientes que se siguen presentando con el personal de migración, debido a que la persona que se tenía asignada en la Unidad de Control de Calidad de Migración para hacer ese trabajo, prácticamente la tienen trabajando como oficial de migración, por lo que en ocasiones no tiene posibilidad de terminar de conciliar la información o le faltan vuelos por considerar, por lo que se deben realizar ajustes.

Menciona que el aeropuerto ha estado teniendo una muy buena recuperación en el tráfico, sobre todo en los meses de julio, agosto y setiembre, ya que el comportamiento presentado ha sido creciente e indica que ya se superaron los pasajeros del 2020. Actualmente el aeropuerto se encuentra a un 48% de la demanda del 2019 y la expectativa es que en el último trimestre del 2021 se pueda superar el monto mínimo garantizado de pasajeros, es decir que no se tenga que enfrentar en enero del 2022 un reclamo administrativo por este concepto.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0126-2021, de la Unidad de Control AIDOQ; dar por recibido el informe del Área Financiera del AIDOQ, correspondiente al III trimestre del 2021.

Al ser las 18:59 se retiran de la sesión los señores Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas y Roy Solís Cruz.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE SUPERVISIÓN DE AERÓDROMOS

ACTA No. 82-2021

Al ser las 19:02 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Daniel Araya Barquero, director del CETAC.

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1929-2021, del 18 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0271-2021, del 18 de octubre del 2021, suscrito por el señor Luis Torres Núñez, jefe de la Unidad de Supervisión de Aeródromos, en el que remite el informe relacionado con el expediente del Aeródromo Los Marín (MRMI), con el fin de solicitar ante el CETAC el cierre permanentemente y desinscripción del mismo, el cual se ubica en la provincia 06 Puntarenas, cantón 09 Parrita, distrito 01 Parrita; debido a que inicialmente se había inscrito dicho emplazamiento como un aeródromo, pero en la actualidad estos terrenos están dedicados a otra actividad y ya no existe dicho aeródromo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1929-2021, de la Dirección General y DGAC-DSO-AGA-OF-0271-2021, de la Unidad de Supervisión de Aeródromos:

Aprobar la solicitud de cierre definitivo en el AIP y la desinscripción ante Registro Aeronáutico del aeródromo Los Marín (MRMI), y que autorice a dicha unidad a realizar los trámites respectivos ante los Servicios de Información Aeronáutica y el Registro Aeronáutico. ACUERDO FIRME

B.– UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1913-2021, del 11 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-RF-OF-0713-2021, del 11 de octubre del 2021, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, el informe relacionado con el pago de la factura 00100001010000004146 a nombre de Constructora Meco S.A, "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos".

El señor Olman Elizondo comenta que esta obra constaba de cuatro etapas, por lo que consulta si con el pago de estas dos facturas ya se cerraría este asunto de manera definitiva.

El señor Ronald Romero Méndez afirma que el avance cuatro es el último pago y por ende corresponde al cierre del proyecto. Explica que la factura del tercer avance es la número 00100001010000004146, por un importe de ¢177,358,404.51 (ciento setenta y siete millones trescientos cincuenta y ocho mil cuatrocientos cuatro colones con 51/100), en este caso el 10% de garantía no se aplicó porque ya el proyecto se recibió a satisfacción, sólo se le aplicó la retención del 2%, lo que determina un monto neto por pagar de ¢173,811,236.42 (ciento setenta y tres millones ochocientos once mil doscientos treinta y seis colones con 42/100).

El señor Allen Vargas indica que se hizo una recepción provisional de las obras en el plazo establecido y se dio un período de dos semanas al contratista para la aplicación de correcciones en algunas obras que debían atender. Una vez se atendieron las correcciones el 16 de setiembre del 2021, se hizo la recepción definitiva a cabalidad,

se cuenta con todos los informes de verificación de calidad, de autocontrol del contratista de la calidad de los materiales y demás informes y respaldos correspondientes.

El director Coto Fernández, consulta al técnico Allen Vargas si la obra cumple con todos los requerimientos del cartel de licitación en cuanto a especificaciones técnicas, plazos, calidad de materiales y de la obra en general, que le permita estar seguro de que el pago procede. Ante esta consulta el señor Allen Vargas indica que efectivamente la obra se recibió a satisfacción en todos los aspectos, por lo que procede realizar los pagos finales.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1913-2021, de la Dirección General y DGAC-DFA-RF-OF-0713-2021, de la Unidad de Recursos Financiero:

Con fundamento en los oficios No. DGAC-DA-IA-OF-0535-2021, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, el análisis y la revisión técnica y financiera realizada por la Unidad de Recursos Financieros a la factura No 00100001010000004146, correspondiente a la estimación No. 3 "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos", se recomienda proceder con el trámite de pago por un monto bruto de ¢177,358,404.51 (ciento setenta y siete millones trescientos cincuenta y ocho mil cuatrocientos cuatro colones con 51/100) y un monto neto de ¢173,811,236.42 (ciento setenta y tres millones ochocientos once mil doscientos treinta y seis colones con 42/100) a favor de Constructora Meco S.A. y autorizar a Dirección General a realizar los trámites que correspondan para realizar el pago a la empresa. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1922-2021, del 14 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-RF-OF-0719-2021, del 11 de octubre del 2021, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, el informe relacionado con el pago de la factura 00100001010000004212 a nombre de Constructora Meco S.A, "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos".

El señor Ronald Romero Méndez explica que en el caso del avance cuatro y final corresponde a la factura número 00100001010000004212, por un importe de facturado de ¢420,758,378.57 (cuatrocientos veinte millones setecientos cincuenta y ocho mil trescientos setenta y ocho colones con 57/100), se le aplicó la retención del 2% y 4% de IVA, este caso lleva IVA porque estaba exonerado antes del 1 de setiembre del 2021, pero al generarse esta factura posterior a esta fecha debe aplicarse dicho porcentaje, por lo que, al estar recibido a satisfacción el proyecto no corresponde aplicar el 10% de garantía. Esto determina un monto neto por pagar de ¢396,483,856.91 (trescientos noventa y seis millones cuatrocientos ochenta y tres mil ochocientos cincuenta y seis colones con 91/100).

El señor Gonzalo Coto Fernández consulta a partir de cuando rige el 4% de IVA para proyectos de construcción.

El señor Romero Méndez indica que regía a partir del 1 de setiembre del 2020, pero se dio una prórroga de 1 año y llegaba hasta el 31 de agosto del 2021, por lo que empieza a regir a partir del 1 de setiembre del 2021. Explica que la ley indica que se aplica en el momento en que se hace la facturación y al ser posterior al 1 de setiembre del 2021, corresponde la aplicación del porcentaje.

El señor Allen Vargas indica que se hizo una recepción provisional de las obras en el plazo establecido y se dio un periodo de dos semanas al contratista para la aplicación de correcciones de defectos de algunas obras que debían atender. Una vez se atendieron las correcciones, el 16 de setiembre del 2021, se hizo la recepción definitiva a cabalidad, se cuenta con todos los informes de verificación de calidad, de autocontrol del contratista de la calidad de los materiales y demás informes y respaldos correspondientes.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1922-2021, de la Dirección General y DGAC-DFA-RF-OF-0719-2021, de la Unidad de Recursos Financiero:

Con fundamento en los oficios No. DGAC-DA-IA-OF-0576-2021, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, el análisis y la revisión técnica y financiera realizada por la Unidad de Recursos Financieros a la factura No 00100001010000004212, correspondiente a la estimación No. 4 "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos", proceder con el trámite de pago por un monto bruto de ¢420,758,378.57 (cuatrocientos veinte millones setecientos cincuenta y ocho mil trescientos setenta y ocho colones con 57/100), y un monto neto de ¢396,483,856.91 (trescientos noventa y seis millones cuatrocientos ochenta y tres mil ochocientos cincuenta y seis colones con 91/100) a favor de Constructora Meco S.A. y autorizar a Dirección General a realizar los trámites que correspondan para realizar el pago a la empresa. ACUERDO FIRME.

Al ser la 19:15 se retiran de la sesión los señores Allen Vargas Rodríguez y Ronald Romero Méndez.

V.- ASUNTOS VARIOS

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2000-2021, del 26 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DSO-TA-INF-169-2021, del 26 de octubre del 2021, suscrito por el señor David Morales Espinoza y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la aprobación para operar mediante la figura del código compartido a la solicitud presentada por las aerolíneas American Airlines y JetBlue Airways, en las rutas Nueva York, Estados Unidos–San José, Costa Rica, y viceversa y Nueva York, Estados Unidos–Liberia, Costa Rica y viceversa, efectivo del 02 de noviembre del 2021 y hasta el 26 de marzo del 2022, entre sus representadas, siendo AMERICAN AIRLINES, INC el operador y JETBLUE AIRWAYS CORP el comercializador.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que esta solicitud se presentó a la Unidad de Transporte Aéreo, la cual emitió un criterio positivo, recomendando que se autorice a ambas compañías a operar bajo esta figura.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2000-2021, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-169-2021, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Autorizar a las compañías American Airlines y JetBlue Airways, a operar bajo la figura de código compartido dentro de los términos establecidos en el Reglamento de Acuerdos de Código Compartido, Decreto N° 35357-MOPT, publicado en La Gaceta N° 138, del 17 de julio de 2009 y sujeto a las siguientes condiciones operativas:

JETBLUE AIRWAY incorporará su código comercializador (JBU) en los vuelos operados por AMERICAN AIRLINES (AA) en la ruta Nueva York, Estados Unidos– San José, Costa Rica y viceversa y Nueva York, Estados Unidos–Liberia, Costa Rica y viceversa, efectivo del 02 de noviembre del 2021 y hasta el 26 de marzo del 2022

Autorizar el siguiente cuadro de itinerarios en código compartido:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA
ITINERARIO EN CÓDIGO COMPARTIDO

Operador AA	Comercializador JBU	Vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta	Equipo
		Del	Al					
AA0865	JBU4417	02/11/21	06/11/21	23456		17:14	JFK-SJO	738
AA 2280	JBU 4423				00:45		SJO-JFK	
AA 0865	JBU 4417	07/11/21	12/03/22	Diario		18:14	JFK-SJO	
AA 2280	JBU 4423				01:45		SJO-JFK	
AA 0865	JBU 4417	13/03/22	26/03/22	Diario		17:14	JFK-SJO	
AA 2280	JBU 4423				00:45		SJO-JFK	

Nota: El equipo a utilizar esta debidamente reportado en los itinerarios aprobados

AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBERITINERARIO EN CÓDIGO COMPARTIDO

Operador AA	Comercializador JBU	Vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta	Equipo
		Del	Al					
AA 0495	JBU 4426	18/12/21	12/03/22	6		12:00	JFK-LIR	B737
AA 2732	JBU 4418				13:00		LIR-JFK	738
AA 0495	JBU 4426	19/03/22	26/03/22	6		11:00	JFK-LIR	B737
AA 2732	JBU 4418				12:00		LIR-JFK	738

Nota: 1) Este esquema podrá ser adaptado según las diferentes modificaciones de itinerarios que solicite la compañía AMERICAN AIRLINES según sus necesidades operativas y/o comerciales. 2) Las horas de operación serán aquellas que la compañía AMERICAN AIRLINES al ente Colegiado con su debida antelación. 3) El equipo a utilizar esta debidamente reportado en los itinerarios aprobados.

2. Autorizar el registro del siguiente esquema tarifario, expresado en dólares estadounidenses:

TARIFAS EN CÓDIGO COMPARTIDO
AMERICAN y JETBLUE.

Ruta	Código	Moneda	Monto de la tarifa	Una vía/Viaje redondo	Cabina	Producto	Días de aplicación	Días de antelación para compra
LIRNYC	QNN2AZN1	USD	120	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	21
LIRNYC	QNN4AZN1	USD	121	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
LIRNYC	NNN4AZN1	USD	150	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
LIRNYC	VNN2ASN1	USD	169	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	21
LIRNYC	SNN2AZN1	USD	175	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	21
LIRNYC	SNN4AZN1	USD	185	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
LIRNYC	GNN4AZN1	USD	205	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
LIRNYC	LNN4ASN1	USD	209	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
Ruta	**Código**	**Moneda**	**Monto de la tarifa**	**Una vía/Viaje redondo**	**Cabina**	**Producto**	**Días de aplicación**	**Días de antelación para compra**
LIRNYC	GNN0AZN1	USD	235	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	MNN4ASN1	USD	249	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
LIRNYC	VNN2AZN1	USD	251	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	21
LIRNYC	VNN0AZN1	USD	270	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	LNN4AZN1	USD	296	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
LIRNYC	MNN0ASN1	USD	304	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	LNN0AZN1	USD	305	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	QNN2AZI1	USD	349	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	21
LIRNYC	QNN4AZI1	USD	350	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	MNN0AZN1	USD	365	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	NNN4AZI1	USD	379	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	VNN2ASI1	USD	398	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	21

LIRNYC	SNN2AZI1	USD	404	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	21
LIRNYC	KNN0ASN1	USD	405	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	SNN4AZI1	USD	414	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	GNN4AZI1	USD	434	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	KNN0AZN1	USD	435	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	GNN0AZI1	USD	464	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	VNN2AZI1	USD	480	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	21
LIRNYC	VNN0AZI1	USD	499	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	HNN0AZN1	USD	534	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	BNN0AZN1	USD	629	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	LNN4ASR1	USD	668	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	MNN4ASR1	USD	708	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	LNN4AZR1	USD	755	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	MNN0ASR1	USD	763	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	LNN0AZR1	USD	764	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	LNN4ASD1	USD	818	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	MNN0AZR1	USD	824	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	MNN4ASD1	USD	858	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	KNN0ASR1	USD	864	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	KNN0AZR1	USD	894	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	LNN4AZD1	USD	905	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14

Ruta	Código	Moneda	Monto de la tarifa	Una vía/Viaje Redondo	Cabina	Producto	Días de Aplicación	Días de antelación para compra
LIRNYC	MNN0ASD1	USD	913	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	LNN0AZD1	USD	914	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	MNN4ASC1	USD	958	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
LIRNYC	MNN0AZD1	USD	974	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	HNN0AZR1	USD	993	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	MNN0ASC1	USD	1013	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	KNN0ASD1	USD	1014	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	KNN0AZD1	USD	1044	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	MNN0AZC1	USD	1074	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0

LIRNYC	BNN0AZR1	USD	1088	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	KNN0ASC1	USD	1114	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	BNN0ASN1	USD	1135	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	HNN0AZD1	USD	1143	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	KNN0AZC1	USD	1144	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	BNN0AZD1	USD	1238	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	HNN0AZC1	USD	1243	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	BNN0AZC1	USD	1338	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	BNN0ASR1	USD	1594	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	BNN0ASD1	USD	1744	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	BNN0ASC1	USD	1844	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	Y1NFFZN5	USD	1999	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	Y	USD	2000	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
LIRNYC	J1NFFZN5	USD	2999	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
LIRNYC	J	USD	3000	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	NNN2AZN1	USD	95	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	21
SJONYC	SNN4AZN1	USD	115	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
SJONYC	LNN2ASN1	USD	125	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	21
SJONYC	SNN7AZN1	USD	135	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	7
SJONYC	GNN4AZN1	USD	140	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
SJONYC	MNN4ASN1	USD	154	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
SJONYC	GNN7AZN1	USD	160	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	7
SJONYC	GNN3AZN1	USD	165	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	3
SJONYC	VNN7AZN1	USD	169	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	7

Ruta	Código	Moneda	Monto de la tarifa	Una vía/Viaje Redondo	Cabina	Producto	Días de Aplicación	Días de antelación para compra
SJONYC	MNN7ASN1	USD	179	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	7
SJONYC	VNN3AZN1	USD	190	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	3
SJONYC	VNN0AZN1	USD	195	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	KNN0ASN1	USD	214	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0

SJONYC	LNN0AZN1	USD	220	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	MNN4AZN1	USD	254	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	14
SJONYC	MNN3AZN1	USD	259	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	3
SJONYC	MNN0AZN1	USD	260	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	KNN0AZN1	USD	309	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	NNN2AZI1	USD	324	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	21
SJONYC	SNN4AZI1	USD	344	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
SJONYC	HNN0ASN1	USD	354	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	SNN7AZI1	USD	364	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	7
SJONYC	GNN4AZI1	USD	369	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
SJONYC	GNN7AZI1	USD	389	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	7
SJONYC	GNN3AZI1	USD	394	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	3
SJONYC	VNN7AZI1	USD	398	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	7
SJONYC	HNN0AZN1	USD	419	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	VNN3AZI1	USD	419	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	3
SJONYC	VNN0AZI1	USD	424	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	BNN0AZN1	USD	504	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	LNN2ASR1	USD	584	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	21
SJONYC	MNN4ASR1	USD	613	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
SJONYC	MNN7ASR1	USD	638	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	7
SJONYC	KNN0ASR1	USD	673	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONY	LNN0AZR1	USD	679	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0

C								
SJONYC	MNN4AZR1	USD	713	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
SJONYC	MNN3AZR1	USD	718	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	3
SJONYC	MNN0AZR1	USD	719	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	LNN2ASD1	USD	734	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	21
SJONYC	MNN4ASD1	USD	763	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
SJONYC	KNN0AZR1	USD	768	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	MNN7ASD1	USD	788	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	7

Ruta	Código	Moneda	Monto de la tarifa	Una vía/Viaje Redondo	Cabina	Producto	Días de Aplicación	Días de antelación para compra
SJONYC	HNN0ASR1	USD	813	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	KNN0ASD1	USD	823	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	LNN0AZD1	USD	829	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	MNN4ASC1	USD	863	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
SJONYC	MNN4AZD1	USD	863	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
SJONYC	MNN3AZD1	USD	868	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	3
SJONYC	MNN0AZD1	USD	869	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	HNN0AZR1	USD	878	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	MNN7ASC1	USD	888	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	7
SJONYC	KNN0AZD1	USD	918	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	KNN0ASC1	USD	923	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONY	BNN0AZR1	USD	963	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0

C								
SJONYC	HNN0ASD1	USD	963	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	MNN4AZC1	USD	963	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	14
SJONYC	MNN3AZC1	USD	968	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	3
SJONYC	MNN0AZC1	USD	969	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	KNN0AZC1	USD	1018	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	HNN0AZD1	USD	1028	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	HNN0ASC1	USD	1063	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	BNN0AZD1	USD	1113	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	HNN0AZC1	USD	1128	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	BNN0AZC1	USD	1213	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	Y1NFFZN5	USD	1999	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	Y	USD	2000	Una vía	Económica	Principal	Todos los días	0
SJONYC	J1NFFZN5	USD	2999	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0
SJONYC	J	USD	3000	Una vía	Ejecutiva	Ejecutiva	Todos los días	0

Notas
Restricciones por temporada: ninguna restricción por fecha, ninguna estadía mínima.

3. La presente autorización se mantendrá efectiva en el tanto se mantengan
   - Los lineamientos establecidos en el Reglamento de Acuerdos de Código Compartido, Decreto Nº 35357-MOPT, publicado en La Gaceta Nº 138, del 17de julio de 2009.
   - El certificado de explotación de AMERICAN AIRLINES.
   - El Acuerdo de Código Compartido suscrito entre ambas compañías el 15 de julio del 2020.

   - El contrato suscrito entre ambas compañías.
   - El Acuerdo Bilateral suscrito entre Costa Rica y Estados Unidos.

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

El señor Olman Elizondo Morales comenta que tuvo una reunión con el señor Tomás Figueroa, viceministro de Infraestructura del MOPT, para definir la posibilidad de que la señora Sindy Coto Calvo regresara a trabajar por un tiempo bajo la modalidad de horas extras, para cubrir la fiscalización de Liberia, pero esto es prácticamente imposible debido a que se requiere que la señora Coto trabaje directamente con la señora Hannia Rosales Hernández, la nueva directora del CONAVI, por la complejidad actual de esa institución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Tomar nota de lo manifestado por el señor Olman Elizondo Morales.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON VEINTITRÉS MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRIGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 82-2021

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 82-2021

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 82-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	27 de octubre del 2021
Hora:	5:00 p.m.

Se convoca a reunión a los señores miembros del CETAC

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

Al asesor

Sr. Mauricio Rodríguez Fallas	Jefe de la Asesoría Jurídica

Secretaria

Sra. Karol Barrantes Bogantes	Secretaria de actas

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación del acta de la sesión No. 80-2021

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Solicitud de depósito por concepto de intereses dentro del proceso de expropiación del inmueble 9304-01 al 011.

2.- Informe relacionado con el mecanismo de asignación de mostradores y sistema de embarque/desembarque a operadores aéreos en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría –AIJS -VERSION 17.

ACTA No. 82-2021

3.- Informe relacionado con la comunicación de cesación del recargo de funciones del puesto de Inspector de Operaciones del Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría – AIJS-.

IV.- CONCESIÓN AIDOQ

1.- Informe del III trimestre de 2021 del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE SUPERVISIÓN DE AERÓDROMOS

A.1.- Solicitud de cierre definitivo en el AIP y la desinscripción ante Registro Aeronáutico del aeródromo Los Marín (MRMI).

B. – UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

B.1.- Pago de la factura 00100001010000004146 a nombre de Constructora Meco S.A, "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos".

B.2.- Pago de la factura 00100001010000004212 a nombre de Constructora Meco S.A, "Proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Quepos".

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES