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

ACTA No. 04-2024

Acta número cuatro correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciséis horas con veintisiete minutos del dieciséis de enero del dos mil veinticuatro, de manera presencial, en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de las siguientes personas: Luis Amador Jiménez quien preside, William Rodríguez López, Mauricio Campos Carrión, Nidia Cordero Padilla, Marcos Castillo Masis y Fadrique Rosales Salas, directores de este Consejo; así como los señores Fernando Naranjo Elizondo, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector, Mauricio Rodríguez Fallas, asesor jurídico y la señorita Sofía Hidalgo Mora de la secretaria de actas.

Se justifica la ausencia del señor José María Vargas Callejas por motivos personales.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 04-2024, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 04-2024.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión extraordinaria No. 01-2024, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 08 de enero del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión extraordinaria No. 01-2024, del 08 de enero del 2024.

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 02-2024, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 09 de enero del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 02-2024, del 09 de enero del 2024.

III.- AUDIENCIA SINDICATO DE CONTROLADORES AÉREOS

Al ser las 16:28 se decreta un receso por parte de la presidencia del Consejo.

Al ser las 17:17 se reanuda la sesión ordinaria 04-2024 y se reporta del ingreso de los señores Juan Carlos Calderón, Anthony Salas, Pedro Parada y las señoras Vivian Fallas y Miriam Salas, Controladores Aéreos.

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

ARTÍCULO CUARTO

Se concede audiencia al Sindicato de Controladores aéreos, de conformidad con lo solicitado mediante el oficio SIT-001-24, suscrito por el señor Pedro Parada Armas, presidente de SITECNA.

El señor Luis Amador indica que se recibió una presentación (anexo 2) por parte del Sindicato de Controladores Aéreos (SITECNA), en dónde se expone la problemática que están sufriendo, problemática que se divide en la saturación de espacio aéreo recientemente experimentada, las instrucciones de programación y planificación de vuelos itinerados, cómo manejar los no itinerados es parte de la discusión que viene implícita dentro de eso, pero más allá hay una serie de recomendaciones que nos presentan.

Recomendación 1: Gestionar a la mayor brevedad un sistema de control de flujo para tener la capacidad del espacio aéreo y no sobrepasarla.

El señor Luis Amador le solicita al señor Fernando Naranjo que se refiera al tema, a razón de esto, el señor Naranjo indica que ya existen flujos de entrada y de salida a la TMA del Juan Santamaría y acá está Anthony Salas, que es el diseñador de procedimientos, en cuanto a la TMA, algunas de las medidas que se expusieron la semana pasada para tratar determinar la demanda de los vuelos no itinerados, que fueron los que excedieron la capacidad del Juan Santamaría, porque no existía forma de cómo predecir chárters, sobre los vuelos itinerados se tenía información, pero de los vuelos no itinerados no tenían información.

Además, menciona que el trabajo empieza desde tierra hacia atrás y no desde el aire hacia tierra, y la planificación de la cantidad de operaciones que se pueden atender de manera segura va a ir en avance de determinar cuántos son de azar una vez que la torre o que un espacio aéreo definido puede recibir, entonces existen flujos, lo que se puede mejorar es la previsión de los vuelos no itinerados, que es de lo que no se tenía control a la primera semana de este año, ya que no se tenía información de los vuelos no itinerados. Y una de las recomendaciones del informe de la semana pasada es que para la temporada alta 2024-2025, se solicite el criterio del gestor aeroportuario cuando viene la aprobación de un itinerario al CE TAC, porque si no se llenan de aprobaciones de itinerarios que luego van a exceder esa capacidad y que venga con el criterio del gestor aeroportuario y como ediciones que ahora se pueden hacer del espacio aéreo, que se hicieron el fin de semana que se tienen los números y los datos de que esa capacidad no se exceda y que se mantenga a un nivel como mencionaban ellos, del 80% del sector para no exceder y que ese 20% queda para vuelos policiales, vuelos de emergencia o situaciones de contingencia que para eso está previsto y se puedan seguir atendiendo las operaciones de manera segura.

El señor Luis Amador consulta si los vuelos no itinerados que podrían hacer que se exceda la capacidad, se están redirigiendo a utilizar el aeropuerto de Pavas.

El señor Fernando Naranjo indica que el fin de semana y la cartilla que ha habido se están atendiendo en el Juan Santamaría porque no llegan a exceder el 80% de las 33 operaciones, lo que se está planificando hacer es que se promulgue un AIC en donde se solicite a los operadores no itinerados que sometan los vuelos con al menos 72 horas de antelación, 48 horas y 24 horas. Es difícil porque es un chárter y este puede ser contratado el día antes o inclusive el mismo día, pero que sí tenga la aprobación, en este caso de un aeropuerto que tiene un contrato de gestión que determine si tiene la capacidad en tierra para atender.

Adicionalmente indica que se hicieron comparaciones de los números del gestor aeroportuario con los números del sistema radar, de cuántas son las capacidades y todas se mantuvieron por debajo del límite y si eso se logra mantener así y si hay exceso, esos vuelos sí se deben dirigir, restringir como mencionaban ellos a otro aeropuerto, así es como se podría hacer.

El señor Luis Amador realiza una pausa en las recomendaciones, ya que indica que escuchó por parte de SITECNA, que se han dado maniobras temerarias que inclusive indican bloqueo o amenaza de bloqueo de la pista, por lo que solicita si le pueden confirmar esta información.

La señora Amelia Salas Ocampo confirma la información e indica que han recibido por parte de varios operadores de Pavas, precisamente de estos vuelos chárter, inconformidades, quejas, amenazas, etcétera.

El señor Luis Amador consulta sobre qué dicen las amenazas.

La señora Amelia Salas responde que lo que señalan es que van a hacer maniobras temerarias en tierra o en aire, además, menciona que puede leer un correo específico del señor Everardo Carmona que envía este mensaje:

"Man despegando de Guatemala en ese momento hacia Pavas, me acabo de enterar de la prohibición de las operaciones de Chárter en San José, voy a organizar un bloqueo, pero necesito tu ayuda, ahora te cuento y te explico, voy a atravesar los aviones en las calles del rodaje y reportar problemas de frenos en frecuencia e invadir la activa y apagar un caravan y groundearlo en la posición".

El señor Luis Amador indica que tal vez se ve un canal de comunicación más expedito con el director general de Aviación Civil, para que por favor reporten cuando están experimentando este tipo de amenazas o si se llega a materializar, evidentemente a ambos, el Consejo va a tomar con apoyo de la Asesoría Jurídica, algunas decisiones de cómo actuar al respecto.

Adicionalmente, consulta al señor Fernando Naranjo si lo que él está diciendo es que ya se está en proceso de implementar diferentes elementos que permitan tener la información para ver la programación y para eliminar la incertidumbre asociada con vuelos no itinerados, de manera que el control aéreo pueda saber cuántos vuelos va a estar recibiendo por hora, bajo qué programación, en qué orden y cómo se compara eso con la capacidad del aeropuerto y también con la capacidad que ellos tienen de factor humano en ese momento en la torre, según el personal que esté disponible en el horario. Por lo tanto, solicita al señor Fernando Naranjo que si una persona está en una situación de distrés el día anterior y tuvo que retirarse y hay un controlador, o bien, ocurre alguna situación de distrés en la que tiene que retirarse un controlador, se va a tener que ajustar esa programación y van a tener que desviar sea a Pavas o cancelar, si se puede, no lo sabe, pero se van a tener que manejar esa tipo de contingencias también, porque el factor humano también va a estar ahí en relación con la capacidad y la programación.

En virtud de lo anterior, indica que, si existen otros elementos puntuales, los pueden seguir discutiendo fuera del Consejo, para ir punto por punto, y seguir quedándose en los puntos más importantes, en los que hay que tomar otro tipo de decisiones.

Recomendación 2: Solicitar a recursos humanos expeditar candidatos elegibles para llenar las pocas vacantes existentes de ATMA y poder hacer la escalera ascendente de esas vacantes.

El señor Luis Amador le consulta al director general si en esta recomendación se refieren a las 6 plazas que sí se tienen disponibles.

El señor Fernando Naranjo indica que es correcto, se hizo una convocatoria lo antes posible de acuerdo con la mesa de trabajo anterior, en la cual sólo se recibieron 12 personas que cumplieron requisitos mínimos, menciona que históricamente en Liberia solo llegó una persona al final del proceso e invertir los recursos que lleva el tiempo de un proceso de selección de reclutamiento y de formación para un controlador con 12 personas, no tiene ninguna lógica, por eso se decidió cancelar el concurso y promoverlo de nuevo con 2 meses más de tiempo para que uno de los requisitos que más limita la gente, que es el nivel de inglés con un b2 certificado por TOEIC, lo pueda tener a tiempo, porque lleva cierto tiempo tramitarlo en el ente competente, por eso se decidió cancelar porque no hay eficiencia con 12 personas.

El señor Luis Amador consulta si este concurso se va a volver a sacar. A razón de esto, el señor Fernando Naranjo indica que por supuesto, de inmediato, lo que pasa es que se debe atender un recurso de apelación que llegó y hasta que se atiendan los temas legales de un concurso que son temas que no se pueden obviar y se dé por cerrada la vía administrativa, la cual enviaron hoy a la Asesoría Jurídica del recurso que llegó hoy mismo, se puede empezar a hacer la divulgación del próximo concurso.

El señor Luis Amador le consulta a la Asesoría Jurídica si está en capacidad de dar un estimado, de cuánto tiempo va a durar en resolver este recurso. En virtud de esto, el señor Mauricio Rodríguez menciona que el recurso ingresó hoy, el día de mañana estará girando instrucciones para que esté a más tardar en 2 días.

El señor Luis Amador indica que entonces para el viernes aproximadamente se podría tener la resolución, para conocerla la próxima semana si fuera el caso.

El señor Mauricio Rodríguez que le parece que por las características agota la vía del director general.

El señor Luis Amador indica que entonces se vuelve a sacar el concurso y eso significa un atraso de cuánto.

El señor Fernando Naranjo menciona que por lo menos 2 meses de convocatoria para que la gente logre tener su certificado de inglés. El tema salarial es un tema que disminuye el incentivo para que la gente venga, pero para poder tener una cuota de personas que puedan calificar no solo en inglés, sino luego en la fase psicométrica, que es la que más filtra aproximadamente un 70% de la de las personas, se debe tener una cantidad suficiente, entonces 2 meses de convocatoria, el proceso está itinerado desde el año pasado, el cronograma está listo y ha habido mucha disposición de toda la gente, el tema es que no se esperaba una convocatoria tan baja.

El señor Luis Amador indica que va a mencionar algo en lo cual necesita el apoyo de la Asesoría Jurídica, en virtud de que una de las recomendaciones que también vienen en la presentación es la revisión del manual de puestos en el cual se definen las funciones, los roles, las responsabilidades, el perfil, etc. Para poder justificar ante MIDEPLAN, la Autoridad Presupuestaria y el Servicio Civil; una actualización de salario, debido a que se está haciendo ese trabajo, consulta a la Asesoría Jurídica que en este concurso que se está sacando, ellos ingresarían con salario global, pero el que está actualmente publicado, una vez que se logre esa revisión y

actualización del salario global a este personal que ingresó con salario global, le aplicaría la actualización de su salario.

El señor Mauricio Rodríguez indica que le parece que no le aplicaría, sin embargo, va a revisarlo bien.

El señor Luis Amador indica que entonces hay un problema, se debe hacer todo lo posible para atraer personal, pero entonces hay que revisar ese manual lo antes posible.

El señor Juan Carlos Calderón, de la central de trabajadores de la Rerum Novarum, indica que el Servicio Civil, está en disposición para colaborar en la revisión del Manual de Puestos, solamente hay que trabajarlo. Prosigue indicando, que tuvieron una reunión con la señora Laura Fernández la ministra de planificación, donde ella señalo que está dispuesta a revisar el Manual de Puestos y analizarlo también con el Ministerio de Hacienda, por el tema presupuestal; para lo cual ellos tienen disponibilidad de realizar los cambios al manual, de forma que se sustente y justifique los incrementos salariales y se puedan realizar.

El señor Luis Amador, consulta a la Asesoría Jurídica, que pasaría en el caso de que la revisión y actualización de Manual de Puestos, ocurre antes de que se procedan a realizar los nombramientos, si les aplicaría el salario actualizado.

El señor Mauricio Rodríguez, contesta indicando que si aplicaría.

El señor Luis Amador, indica que hay que agilizar el trámite del manual, para que, en paralelo a la realización del concurso, los reclutamientos y las valoraciones, se lleve a cabo la actualización del Manual de Puestos, esto para las seis plazas que hay vacantes.

El señor Luis Amador, le consulta a la Dirección General, si hay estudios de plazas, previo que, aunque no determine un número exacto, si justifiquen la necesidad de más personal, en el control aéreo.

El señor Fernando Naranjo, responde que, si tienen uno, que incluso específica números exactos por posición y por dependencia, menciona que este estudio fue realizado por su persona.

El señor Luis Amador, le pregunta por el número de personas se requieren de acuerdo con el estudio.

El señor Fernando Naranjo, contesta a la consulta indicando que en ese momento no posee el dato exacto a la mano, pero si hay un global y subdivisiones por dependencias, por tipo de puesto, torre de control o radar, es decir, especificado.

El señor Luis Amador, le consulta al director general, si estas plazas no existen, y si son plazas que hay que gestionar la creación ante la Autoridad Presupuestaria y el Servicio Civil.

El señor Fernando Naranjo, le responde que el dato es correcto.

El señor Macos Castillo, indica que lo recomendable seria que la Dirección General, remita esos estudios de personal al Consejo, para una vez que se tenga esta información, realizar el análisis y tomar las acciones que sean necesarias para poder iniciar con la tramitología y así cumplir con la solicitud.

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

ACTA No. 04-2024

El señor Luis Amador, le consulta al señor Marcos Castillo, si sería el CETAC, la DGAC, el MOPT o quien, el que solicita la creación de estas plazas y a que institución.

El señor Marcos Castillo, responde consultándole al señor Mauricio Rodríguez, si en este caso sería el MOPT quien tiene que realizar la solicitud, dado que la DGAC, depende de esta institución.

El señor Mauricio Rodríguez, contesta de manera afirmativa.

El señor Luis Amador, consulta si esto requiere de un acuerdo de junta directiva, la validación del estudio de personal.

El señor Marcos Castillo, responde que sí, que una vez que el director general, les remita esos estudios, se validan y se deben trasladar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para que hagan las gestiones necesarias, ante las instituciones de gobierno.

El señor Luis Amador, le consulta al director general, si este estudio es existente y esta solo de remitir al Consejo.

El señor Fernando Naranjo, confirma que sí.

El señor Luis Amador, le solicita la remisión de este estudio, con un tiempo límite al viernes 19 de enero.

El señor Fernando Naranjo, contesta afirmativamente y aclara, que en años anteriores se ha dado, plazas que son el MOPT del Servicio Civil, las cuales no aplican, para plazas técnicas que son de la Autoridad Presupuestaria, entonces, tiene que ser la creación de plazas nuevas, que vayan al contenido de la parte técnica y no del Servicio Civil.

El señor Luis Amador, indica que esto es por ser un servicio esencial, de esta manera es como se califica y tiene un régimen especial.

El señor Luis Amador, indica que, con esto, se tendría el concurso para las seis plazas, realizando la actualización de Manual de Puestos, con el nuevo salario.

Prosigue, con una consulta hacia el señor Mauricio Rodríguez, si se puede incluir una nota, donde se diga que se están haciendo las gestiones para la revisión del monto del salario, ante las instituciones correspondientes o una nota algún tipo de nota, donde se les pueda informar a los candidatos, que el salario que sale publicado se está realizando una gestión para la actualización y el mismo va a variar.

El señor Mauricio Rodríguez, contesta, que no, por cuanto, se estaría dando expectativa, que después no podría respaldarse, al ser algo incierto.

Continúa indicando, que en cuanto al proceso que establece, el señor Marcos Castillo, ya la Autoridad Presupuestaria, indico que efectivamente ese es el proceso por seguir, el Consejo realiza la recomendación, se traslada al MOPT, ellos lo aprueban.

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

ACTA No. 04-2024

El señor Luis Amador, indica que procederán a conversar después, para considerar si hay alguna forma, de habilitar algún refuerzo de plazas, por algún mecanismo alterno, para suplir mientras se gestiona todo el proceso.

Prosigue, indicando que tal vez el director general, que busque un mecanismo alterno, para suplir de manera temporal, esas plazas, como por ejemplo AERIS como gestor, tal vez tiene algún fondo de colaboración, también COCESNA tal vez asigna al estado miembro le asigna algún fondo; sobre esto, también hay que evaluar, si jurídicamente es procedente, poder hacer algún tipo de habilitación, deja esto para estudio y se refieran al tema en el plazo de una semana, para analizar las opciones.

El señor Luis Amador, indica que también debe hablarse del salario actual de los funcionarios fue sujeto de una revisión, en la cual, por costo de vida, se hizo la determinación que corresponde una actualización o deberse dado una actualización, más o menos de un 10%, le solicita al señor Fernando Naranjo, amplie este tema.

El señor Fernando Naranjo, indica que a raíz de este tema, se pidió buscar alguno de los acuerdos anteriores del CETAC anterior, que hablara de la revalorización del salario por costo de vida, se pidió un estudio a Recursos Humanos, se presentó un informe a Recursos Humanos del MOPT y falta una valoración de Financiero, ya que se cuenta con el presupuesto para aplicar este porcentaje, se necesita la resolución, el procedimiento administrativo, para poder ajustar el salario, con ese criterio que se dio en ese momento.

El señor Luis Amador, consulta si es Financiero del MOPT.

El señor Fernando Narango, responde que, si son ellos, el indica que le va a dar seguimiento.

El señor Luis Amador indica al señor Fernando que coordine con el señor Francisco Molina, director financiero, para tratar de emitir lo requerido a la mayor brevedad posible.

El señor Luis Amador, indica que la recomendación 3 sería estandarizar procedimientos con supervisores para la atención de espacio contingencias relacionadas.

El señor Fernando Naranjo, responde que este tema él lo expondría después en una mesa de trabajo, porque no existe ni siquiera estandarización en la forma de trabajar en ambiente normal y hablar de ambiente de contingencia estandarizado, es difícil de lograr, porque ni siquiera en lo normal, hay estandarización, por parte de los supervisores y el personal operativo, pero si se puede revisar que pasa cuando, se va a prever y aclara, que lo que se tomó de acuerdo en el CETAC, de restringir los vuelos no itinerados, es en beneficio de los controladores aéreos, para garantizar que no vaya a llegar un sobrevuelo número de vuelos mayor a la capacidad que ya está estudiada y recuerda que la capacidad que esta publicada conllevo a más de tres años de todo el personal de las torres y de los radares, que graficarán la carga de trabajo, se le pregunto a cada persona, después cada hora, cuál era la carga de trabajo y todo eso se materializó en tres años de estudio, para determinar las capacidades que se tienen, es decir, fue contemplado el personal, es otras palabras, esa medida, viene a garantizar que no se tenga una sobrecarga de tránsito que no esté planificado, porque lo que no se tiene control, es lo que no está itinerado, lo demás si, de ahí en adelante se empiece a revisar la asignación de itinerarios, este punto lo pondría sobre una mesa de trabajo.

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

ACTA No. 04-2024

El señor Luis Amador, indica que está de acuerdo con el señor Fernando Naranjo, le consulta los expositores, si estarían de acuerdo con realizar una mesa de trabajo.

La señora Vivian Fallas, indica que sería sumamente importante gestionarlo con todos los supervisores, y que se tenga ese lenguaje común, en la medida que se pudiera gestionar eso, disminuye la atención y facilita todos los procedimientos.

El señor Luis Amador, le instruye al director general, que realice la convocatoria a una mesa de trabajo y posteriormente informar al Consejo, en asuntos de la Dirección General, la conformación y fecha de la primera reunión, en la próxima sesión del Consejo, informa los resultados de la mesa de trabajo se estarán viendo con el tiempo, conforme se vayan dando deberán ser informados para conocimiento del Consejo.

El señor Luis Amador, indica que la recomendación 4 es informar a los operadores de vuelos visuales, principalmente sobre las estrategias de implementar un sistema de control de flujo.

El señor Fernando Naranjo, solicita que los expositores le expliquen a que se refiere los corredores visuales, porque existen corredores visuales para ordenar el tráfico que entra y sale del aeropuerto de pavas y del Juan Santamaría, hacia el oeste, donde no hay es hacia el este, pero el conflicto no está siendo ese. Por lo tanto, solicita una explicación del punto en el que hablan de corredores visuales que mencionaron, para vuelos visuales porque ya existen.

La señora Vivian Fallas, indica que en ese punto, seria importe que la Dirección General pueda hablar con los operadores de la necesidad y de que en realidad no se está en contra de ellos, ella cree que los operadores, están percibiendo estas limitaciones como algo negativo, ella recomienda una mesa de trabajo con los operadores, para que se den cuanta del objetivo del trabajo y que la intención es que todo fluya, que empiecen a verlos como facilitadores, esta es la propuesta inicial del espacio aéreo, propone se le brinde espacio de exponer más propuestas de este tema al experto Anthony Salas.

El señor Luis Amador, indica que no está de acuerdo con una mesa de trabajo con los operadores, pero si una comunicación clara y asertiva por parte de la Dirección General, lo cual ya don Fernando está haciendo y se le instruye continuar.

El señor Luis Amador, le da la palabra al señor Anthony Salas, para que realice una explicación lo más breve posible.

El señor Anthony Salas, controlador aéreo y diseñador del espacio aéreo, indica que forma parte de este grupo integral. Y también quiere hacer un llamado al Consejo Técnico para que los escuche, que escuche la voz de la Dirección, para que escuche la voz de los controladores, porque estos temas son muy delicados, es decir, no se pueden manejar fácilmente.

El señor Luis Amador, indica que lo disculpe, pero le pidió que explicara la respuesta, cree que si están sentados aquí conversando es porque se están escuchando y dialogando y tratando de llegar a soluciones. Le parece innecesaria la mención que está haciendo porque la voluntad está dada.

El señor Anthony Salas, responde que es correcto, pero sí cree que es necesario hacer énfasis porque sí es demasiado importante.

Prosigue indicando que su explicación técnica, es que el espacio aéreo de Costa Rica tenía aproximadamente entre 50 y 60 años de no recibir una actualización, indica que han hecho cambios muy importantes en los últimos 2 y 3 años, sin embargo, sigue pensando que el cambio principal es en el manejo del flujo y en la administración del aeropuerto que tienen.

El señor Salas indica que, si se tuviera un aeropuerto de primer mundo, está seguro de que lo podrían llenar perfectamente, podrían llenarlo y podrían manejarlo, se tiene la capacidad humana y técnica, pero dado que no se tiene un aeropuerto de primer mundo, debido a malas administraciones anteriores. Costa Rica tiene la capacidad de manejar la cantidad de pasajeros que puede manejar un aeropuerto de primer mundo, los controladores aéreos están haciendo, lo necesario para cumplir con los requerimientos.

El señor Luis Amador, le indica al señor Anthony, que continua sin darle aún la explicación.

Prosigue indicándole, que le está cortando el audio porque no le está dando la explicación y todavía hay una serie de gestiones que procesar, por lo tanto, le solicita que realice la explicación de ese punto, si es tan gentil para poder comprender cómo lo manejamos.

El señor Anthony Salas, le responde que la forma de manejarlas es con el equipo de trabajo es la única forma de sentarse y que los apoyen, porque esto no es una cosa que se pueda, que la puede hacer solo una persona, el señor Fernando Naranjo lo mencionó anteriormente, es una carga de trabajo sumamente alta.

Por ejemplo, él es el diseñador del espacio aéreo, es controlador del Juan Santamaría y es controlador de Liberia, tiene que realizar tres trabajos diferentes, ante la falta de personal y de recursos. Y no hay gente que tenga ganas de venir a trabajar, entonces la solución es que sé que se haga de inmediato una mesa de trabajo y que se atienda la administración del flujo del tránsito, que alguien se coloque a vigilar ese flujo de tránsito y que no dejen a todo el mundo entrar y salir a la hora que quiera, para su punto de vista esa sería la solución más pronta.

El señor Luis Amador le da las gracias al señor Anthony Salas y le consulta al señor Pedro Parada si quiere adjuntar algo.

El señor Pedro Parada, se presenta e indica, que él es controlador de transitorio aéreo del Aeropuerto Juan Santamaría y le gustaría haber tenido aquí a la persona encargada de flujo de Costa Rica del espacio aéreo, para que más específicamente él hubiera podido dar todo lo que se ha planificado para evitar las contingencias que se han vivido, hubiera sido muy importante haber tenido a esa persona de flujo del país.

El señor Luis Amador, indica que en virtud de que están convocando una mesa de trabajo, si el señor Pedro, está de acuerdo, entonces se toma su sugerencia y se incluye en esa mesa de trabajo.

El señor Fernando indica, que no existe una persona en flujo, no existe el puesto, no existe la persona y menciona dos cosas, una cosa es declarar la capacidad o hacer un trabajo y otra cosa es predecir el tránsito. Fue lo que mencionó la vez pasada; se requiere un software con el que no se cuenta.

Continúa indicando, que las soluciones que están buscando es con las herramientas que se tienen, en trabajo en equipo con el gestor aeroportuario para determinar la demanda, pero no existe el trabajo de flujo como lo están pensando, porque no ha llegado el nivel de madurez en Costa Rica el ATFM, no existe el puesto ni la persona.

El señor William Rodríguez indica que hace años cuando se contrató a Mott MacDonald para que hiciera un trabajo para establecer las necesidades de un aeropuerto para sustituir el Aeropuerto Juan Santamaría por un aeropuerto en Orotina, una de las cosas que se mencionaron fue por parte de una compañía española que fue contratada por Mott MacDonald ,fue que el espacio aéreo en los alrededores del Aeropuerto Juan Santamaría era muy posible que se saturara en un tiempo relativamente corto, lo cual, fue una razón más para pensar en Orotina como un como un aeropuerto alterno. Continúa consultando, qué espacio ven como un marco de tiempo que diga o permita pensar, que se puede mantener en el Santamaría 10 años, 5 años, 15 años o eso no es predecible en estos momentos, bajo las condiciones actuales, el cree que el señor Anthony ya lo dijo, que se tiene la capacidad bajo ciertas otras condiciones, pero bajo las condiciones actuales, cuál es la vida útil del aeropuerto, en el sentido del espacio aéreo.

El señor Anthony Salas indica que el considera que el aeropuerto ya está saturado y el espacio aéreo, no va a decir que, a su máxima capacidad, pero siente que con los estudios que se tienen, y que tiene don Fernando Naranjo, lo que hay que definir es una capacidad o ver cuál es la capacidad máxima y aunque no sea lo ideal, si alguien más quiere venir van a tener que decir que no porque no hay espacio.

El señor Anthony Salas continúa indicando que ha visto espacios aéreos más pequeños que este, mover cinco veces más aeronaves, pero el secreto es el aeropuerto en su parte física, en el área de maniobras, porque el aeropuerto de Costa Rica señala que se tiene un aeropuerto muy lindo y se puede alardear de él en muchos lugares del mundo, pero es como un centro comercial, es como un mall, sin embargo, la infraestructura física donde se mueven las aeronaves no ha crecido en décadas. Y ahí es donde los controladores tienen el espacio para trabajar, por ejemplo, eso es como que uno tenga en la casa un garaje donde caben dos vehículos y de pronto quiera construirles casa a sus hijos, a sus nietos, a los hijos de sus hijos, a todo el mundo, teniendo el mismo espacio para parquear dos vehículos, o sea, no cabe la gente y tienen la capacidad para recibir gente. El espacio aéreo puede diseñarlo diez veces y pueden tener cinco opciones y traer acá hasta los mejores diseñadores del mundo, pero si tienen la misma infraestructura en tierra; y aquí caben sólo treinta aeronaves por hora, van a tener que multiplicar eso por veinticuatro y al que quiera venir después, se le va a tener que decir que no, ese el problema.

El señor Luis Amador le consulta al señor Anthony Salas, si lo que se requiere es atacar la parte de la infraestructura en tierra, si se quisiera darle vida útil al aeropuerto.

El señor Anthony responde que sí, que el cómo controlador aéreo, ahora no como diseñador, indica que ojalá que los miembros del Consejo puedan ir un día a un turno de trabajo en la torre de control, cuando estén bien ocupados. Prosigue indicando, que es frustrante no tener un área donde mover aeronaves, eso es como que usted quiere poner un restaurante cinco estrellas en un hotel y solamente compre una refrigeradora y una plantilla con dos discos, es decir, no se tiene el espacio para trabajar, ese es el problema, no hay espacio físico para trabajar y para mover aeronaves, entonces de dónde vienen los incidentes.

El señor Anthony continúa explicando, que cuando una persona está sentada con cinco, seis o siete aeronaves, no es lo mismo tener tres calles de rodajes, una calle rodaje paralela a que se mueva uno, para sacar otro, cruzar otro, pasarlo al frente, eso induce mucho al error.

El señor Luis Amador, le consulta al señor Fernando si como parte del plan maestro, hay obras de expansión de la infraestructura de tierra del aeropuerto.

El señor Fernando, responde indicando, que hay obras de infraestructura que se están modificando para atender plataformas, pero no para calles de rodaje, hay una ampliación de la pista para atender el requerimiento operacional de vuelos que se ven limitados, pero no un movimiento en la calle rodaje para cumplir con parámetros internacionales, pero que sigue siendo la misma problemática para el Juan Santamaría, la capacidad limitante lo ha mencionado en varias ocasiones del Juan Santamaría es la pista.

El señor Luis Amador, pregunta si a nivel de calle de rodaje o taxi way, el movimiento de COOPESA entonces no viene a solucionar espacio para poder habilitar calle rodaje.

El señor Fernando contesta, indicando que no, porque más bien pondrían más puestos que atraque, tendría más capacidad del aeropuerto para parquear aviones, pero sería la misma calle alfa que estaría.

El señor Luis Amador indica, que sabiendo que la calle rodaje, es el requerimiento que está limitando, se ha hecho algún análisis para ver si se puede readecuar lo que está diseñado hasta este momento, para habilitar calle rodaje hacia el suroeste.

El señor Fernando contesta, indicando que hay una propuesta de planes maestros anteriores que han planteado una calle de rodaje al sur, sin embargo, tiene que mencionarlo como controlador aéreo también, el riesgo de que aviones crucen una pista de una calle rodaje a otra, aumenta el riesgo de un incidente o de un accidente y hacer una calle rodaje al sur, porque no va a haber infraestructura para que los aviones parqueen, podría solucionar que tenga aviones en calle rodaje, pero sigue representando riesgos de seguridad operacional para cruzar aviones de la misma pista y sería la misma pista.

El señor Luis Amador, pregunta, si hay espacio físico para que en lugar de ser al sur esté al norte, esa calle rodaje pueda hacer o no hay espacio.

El señor Fernando Naranjo, contesta que no, porque sería donde están las plataformas actuales, que ya están saturadas también, ya de hecho se han rechazado vuelos privados, se rechazan porque no hay capacidad en tierra para atenderlos, ya estamos rechazando ahora vuelos no itinerados en ciertas horas y por temas de operaciones ya el edificio terminal ya está con la capacidad máxima.

El señor Luis Amador, indica que van a tener una mesa de trabajo en la que se siga la conversación, dado que no se puede solucionar hoy. Prosigue indicando que lo que se requiere gestionar con MIDEPLAN, fue lo que habían conversado previamente.

El señor Luis Amador indica que la recomendación 5 es la gestión de la fatiga y promoción de los estilos de vida saludables en controlables aéreos, esto es, reanudar el trabajo de la gestoría de factores humanos, eso es al nivel interno de la DGAC.

El señor Fernando Naranjo, indica que de nuevo el puesto no existe. Menciona que la señora Vivian Fallas, ha apoyado muchos años en la plaza de controladora que tiene, como psicóloga y existen muchas otras personas que pueden apoyar en el tema de factores humanos, pero es seguir partiendo gente operativa a puestos de gestión, a roles administrativos que no viene a solucionar nada, porque se le quita gente a la parte operativa para trabajar en la parte administrativa.

El señor Luis Amador, le consulta al señor Fernando Naranjo si en el análisis que se tiene viene a dar plazas de trabajo para poder solventar todos estas que está diciendo que no existe.

El señor Fernando indica, que se contemplan todos los roles que deben tener los servicios de navegación aérea como un todo, no solo control de tránsito aéreo, sino gestión de flujo de tránsito, factores humanos, gestión de la calidad, seguridad operacional, gestión de la información aeronáutica, incluye todo el todo el sistema como tal del servicio de navegación.

El señor Luis Amador indica, entonces se va a tener que gestionar eso fuertemente, pero también en paralelo a la actualización del Manual de Puestos, para que esas personas ganen un salario decente; que permitan llenar las plazas, una vez que se logre, que den esas plazas que están en el estudio de personal.

Prosigue, solicitando la colaboración del señor William Rodríguez, para que ambos como ministros, tengan un acercamiento con MIDEPLAN y Hacienda para tener una conversación al respecto.

El señor Luis Amador, pregunta si el manual de puestos ya fue compartido con ellos.

El señor Luis Amador, sigue indicando que, para la actualización del manual de puestos, ellos necesitan apoyo de recursos humanos, que son los que saben cómo se escribe, pero ellos son los que tienen el conocimiento técnico de todos los diferentes de su workload.

El señor Luis Amador le da la palabra al señor Fernando Naranjo.

El señor Fernando Naranjo indica, que dos factores, el manual se modificó por otras personas, inclusive lo de ATMD es producto de la idea de otra persona que vino a complicar; porque Manual no se compartía con todo, se hacía sólo por parte de una persona, este manual tiene dos cosas que hay que corregir, uno los requisitos, que fue lo que se habló en la mesa de trabajo, que es para flexibilizar, si se quiere avanzar rápido en la carrera administrativa, tienen que ponerse a revisar los requisitos de tiempo y experiencia, que fue lo que duplicó lo que se tenía antes, y eso fue la instrucción que giró para revisar solo la parte de requisitos, que es donde entraba, porque la parte de funciones, la parte de responsabilidad de consecuencia del error, eso se viene construyendo desde hace muchos años y si se meten a revisar eso, pueden durar aproximadamente 6 meses mandarlo al Servicio Civil, lo que necesitan es avanzar es en la parte de requisitos de lo que empeoró poder mover la carrera administrativa.

Por ejemplo, antes un controlador de pavas en 1 año podía pasar a la torre Juan Santamaría, ahora pusieron 4 años, entonces eso que estaba mencionando, esa preocupación parte porque el manual funcione de manera eficiente y lo otro es lo que se le tenga que agregar por puntuación para que MIDEPLAN por el peso, aquí hay que ponerse a pensar los que ya están en la carrera ya no se van a ver afectados por los salarios, pero los que

vienen, si es necesario poner título universitario, llegó el momento de hacerlo, ya lo hizo CENAMER, pidiendo que sean ingenieros los que entraban a controladores diaria ,porque MIDEPLAN lo que valora son aspectos académicos de carrera y si se quedan con cursos de 600 horas o 200 horas, van a tener el mismo resultado.

El señor Luis Amador indica que ya se ha discutido lo que se podía en esta mesa y deben que continuar en esa mesa de trabajo. Además, solicita que se aboquen a la revisión de ese manual y considera que se necesita de ambas partes.

La señora Vivian fallas, la señora Dahianna Marín va a hacer la mesa de trabajo, entonces ella dijo que ella iba a establecer la mesa de trabajo y quedan pendientes para la convocatoria.

El señor Luis Amador le solicita al señor Fernando Naranjo que convoque y que le comunique a la viceministra cuándo convocó y lo antes posible, por favor, porque se ocupa ese manual actualizado lo antes posible.

El señor Luis Amador indica que, en el término de un mes, quisiera que la Dirección General informe si ya fue actualizado el manual, entonces para que Secretaría de Actas informe el avance que ha habido.

El señor Juan Carlos Calderón, le agradece al Consejo por la atención y menciona que como lo dijo el señor Anthony Salas, la idea fundamental es crecer, colaborar, coadyuvarnos, porque no es por ellos sino por un tema económico del país, es un tema nacional, es un tema país, por lo cual los trabajadores están disponibles para colaborar en el momento que el Consejo así lo requieran siempre y cuando sea dentro del marco del respeto que tienen hacia el señor ministro.

Además, menciona que van a estar disponibles para lo que el director general les indique y si necesitan algún apoyo extra de un profesional en el área de recursos humanos, también lo podrían buscar dentro de las organizaciones, de tal forma que esto se solucione en el menor tiempo posible.

Al ser las 17:58 se decreta un receso por parte de la presidencia del CETAC y se retiran los señores de SITECNA.

Al ser las 18:02 se reanuda la sesión ordinaria 04-2024

El señor Luis Amador indica que, habiéndose retirado las personas del Sindicato Controlador, hay una serie de instrucciones a la Dirección General que sometería a votación de previo a consultar si si alguien tiene alguna duda o pregunta.

No hay preguntas.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Solicitar al director general que, si ocurre alguna situación de distrés en la que tiene que retirarse un controlador aéreo de la Torre de Control, se busque la manera de ajustar la programación.

- Agilizar el trámite del Manual de Puestos, para que, en paralelo a la realización del concurso, los reclutamientos y las valoraciones, se lleve a cabo la actualización del Manual de Puestos, esto para las seis plazas que hay vacantes.

- Instruir a la Dirección General para que remita al CETAC, los estudios de personal del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, para que una vez que se tenga esta información, realizar el análisis y tomar las acciones que sean necesarias para poder iniciar con la tramitología y así cumplir con la solicitud.

- Instruir a la dirección general para que busque un mecanismo alterno, para suplir de manera temporal las plazas faltantes, como por ejemplo con AERIS como gestor aeroportuario, COCESNA, etc; así como evaluar, si jurídicamente es procedente poder hacer algún tipo de habilitación. Se solicita que se refieran al tema en el plazo de una semana para analizar las opciones.

- Instruir al director general para que coordine con el señor Francisco Molina, director financiero del MOPT, lo requerido en cuanto a la revisión de los ajustes de salarios, a la mayor brevedad posible.

- Instruir al director general, para que realice la convocatoria a una mesa de trabajo dónde se valore la recomendación sobre estandarizar procedimientos con supervisores para la atención de espacio contingencias relacionadas, y posteriormente informar al Consejo, la conformación y fecha de la primera reunión, así como, mantener al Consejo informado sobre los resultados de la mesa de trabajo.

- Instruir al director general para que realice la convocatoria de la reunión con la viceministra administrativa del MOPT, Dahianna Marín e informe en el término de un mes, si el Manual de Puestos fue actualizado.

IV.- ÓRGANO FISCALIZADOR

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0740-2023, del 30 de octubre del 2024 y suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, jefe a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico; la remisión de oficio del Gestor en respuesta al Informe DFOE-CIU-IAD-00001-2023, denominado Informe de Auditoría sobre la seguridad de la información de los servicios críticos y su continuidad ante posibles amenazas en el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido informe de avance sobre la elaboración del plan de recuperación de desastre del Aeropuerto Juan Santamaría.

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

V.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce el oficio No. CETAC-AIDOQ-GP-OF-0396-2023, del 06 de noviembre del 2023, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe de ejecución correspondiente a setiembre y octubre del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Dar por recibido el informe de gestión de setiembre y octubre de 2023 de ejecución del estado actual de proyecto del gerente de proyecto del Contrato de Concesión Terminal AIDOQ.
- Solicitar nuevamente a la Dirección General de Aviación Civil, gestionar con la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos alguna alternativa para dotar a la Gerencia de Proyecto del personal requerido, esto para que se atienda de manera exclusiva lo que requiere la oficina de gerencia en temas de control documental y asistencia, con independencia del Órgano de Control.

ARTÍCULO SÉTIMO

Se conoce el oficio No. CETAC-AIDOQ-GP-OF-0004-2023, del 08 de enero del 2024, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con el seguimiento de puesta en marcha de BHS-EDS y lectura NIVEL 3 en Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, con las últimas situaciones presentadas en diciembre 2023 y enero 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

1.Instruir a la Gerencia de proyecto y el Órgano de control para que continue con el seguimiento y verificación, en las diferentes inspecciones que se den del Sistema Centralizado de Revisión de equipaje facturado en AIDOQ, para atender lo que indica el contrato en cuanto a que el concesionario debe suministrar y mantener los equipos, así como la ejecución del plan de acción para garantizar que se dé el 100% de lectura de equipaje facturado en NIVEL 3 según la fecha proyectada y emitir informe al CETAC.

2.Reiterar al concesionario de la terminal de pasajeros AIDOQ , empresa CORIPORT S.A que mantenga y continue utilizando seguridad complementaria para la atención del movimiento de equipaje a equipo sobredimensionado, los que no se lea por el LECTOR DE CODIGO DE BARRAS, atendiendo la revisión del 100% de equipaje facturado saliendo del país , en cumplimiento del ANEXO 17 de OACI y la normativa nacional AVSEC, hasta que se dé cumplimiento del plan de acción y sea aprobado por la UNIDAD AVSECFAL el nivel 3 en cuanto 100% de lectura de equipaje facturado, mismo que se ha estimado para la tercera semana de marzo de 2024.

3.Solicitar un acercamiento entre la Dirección General de Aviación Civil como Autoridad Aeronáutica y la Dirección de Servicio de Vigilancia, el Ministerio de Seguridad Pública para valorar la afectación a la operación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós si se materializa lo indicado por el Señor viceministro de

Unidades Especiales, Manuel Jiménez Steller, en cuanto al retiro de personal policial de la inspección de equipaje de bodega o facturado.

4.Instruir al Órgano de Control una revisión adicional a las cláusulas del contrato, oferta de CORIPORT S.A o cualquier otro documento presente en el expediente administrativo del proyecto en referencia a las responsabilidades del gobierno de la revisión de equipaje facturado y presentar posibles alternativas para atender este tema.

5.Instruir a la Unidad AVSECFAL para que continue con las inspecciones , observaciones y pruebas tanto a la seguridad complementaria como a la Policia Aeroportuaria en el AIDOQ , a fin de verificar que se cumplan los procedimientos establecidos en los manuales de puestos que se tenga en cada área de control, para garantizar el cumplimiento de la normativa nacional e internacional en relación con la Seguridad Aeroportuaria en el AIDOQ, a efectos de mantener la posición del estado costarricense ante la comunidad de aviación civil internacional.

ARTÍCULO OCTAVO

Se conoce el oficio No. CETAC-AIDOQ-GP-OF-0011-2023, del 10 de enero del 2024, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la interpretación de la normativa 6 y 6.7 del Contrato de Concesión sobre la resolución de conflictos en el tema de equipo Rayos X para uso del MAG/ AIDOQ, según lo solicitado mediante acuerdo CETAC-AC-2023-1056.

La señora Nidia Cordero indica que, en relación con este tema, la recomendación es que se sigan las negociaciones, sin embargo, en el artículo 10 de la sesión ordinaria 01-2024, se conversó que ya se habían negociado suficientemente este tema, pero la Gerencia de Proyecto vuelve a recomendar seguir negociando con CORIPORT. Por lo tanto, considera que este informe se debería devolver y recordarle que se había tomado acuerdo en el que se le instruyó que continúe con los procedimientos que establece el contrato, si no se llega a una solución por parte del Concesionario.
El señor Marcos Castillo secunda las palabras de doña Nidia Cordero en este aspecto, y efectivamente le Gerencia de Proyecto vuelve a pedir que se abra una mesa de negociación y un comité técnico. Además, señala que realmente el problema que se está dando es la interpretación por parte del Concesionario, ya se cuentan con dos criterios, uno de la Asesoría Jurídica de la DGAC y otro el Órgano Fiscalizador, donde el concesionario debe de suplir el equipo necesario. En este caso, considera que ya la instrucción que se le ha dado al Concesionario y es que debe suplir y comprar el equipo que sea necesario en el aeropuerto de Liberia. Este Consejo en el mes de octubre, noviembre del año pasado, había emitido un criterio donde se le ordenaba ya el Concesionario la adquisición de los equipos, pero no se ha hecho, entonces en este sentido, recomienda emitir un acuerdo para el que el Concesionario compre e instalen los equipos, ya si el Concesionario considera establecer un arbitraje, pues que lo haga posteriormente, pero no se puede seguir afectando el servicio público en el aeropuerto de Liberia y es lamentable ver las noticias relacionadas con los problemas que se dan en horas pico, a la hora de llegar al punto de revisión de equipaje, o sea, el cuello de botella que se hace en esta parte y la espera que tenía que realizar el usuario, es muy lamentable.

Ahora bien, qué sucede si el personal del MAG en un momento dicen que hasta aquí llegan porque el equipo ya no da más, ahí tendríamos un problema bastante grande, entonces en este aspecto, recomienda que se ordene al Concesionario la compra del equipo y posteriormente, si ellos lo consideran necesario, pues que establezcan el arbitraje o que acudan a la vía judicial correspondiente, pero igual, si quieren nombrar un comité técnico que lo hagan, pero se debe hacer que el contrato se ejecute.

La señora Nidia Cordero indica que se le debe girar una instrucción a la Gerencia de Proyecto para que haga cumplir el contrato y que solicite en los plazos que establece el contrato, los equipos que se requieran o la ampliación del aeropuerto o lo que se requiera hacer, pero no se va a seguir con un mal servicio.

El señor Luis Amador indica que está de acuerdo, entonces estaría devolviendo el informe y se le estaría girando la instrucción de que tiene que ejecutar el contrato y tiene que ordenar la compra de los equipos que correspondan con la mayor antelación posible.

El señor Marcos Castillo señala que el informe que envió la gerente proyecto es en ese sentido, entonces se debe instruir a la Gerencia de Proyecto para que en función del contrato se le indique esto al Concesionario, que supla los equipos que sean necesarios en el área de llegadas para el personal del MAG, a la mayor brevedad posible.

La señora Nidia Cordero solicita que la gerente de proyecto le indique al CETAC, cuál es el plazo razonable para que cumpla con la compra de los equipos.

El señor Luis Amador solicita que, para el jueves 18 de enero, la Gerencia de Proyecto indique cual es el plazo razonable. Esto se le estaría adicionando al acuerdo para que se vuelva a conocer ese punto con respecto al plazo razonable, todo lo demás, tal y como ha sido mocionado por don Marcos Castillo y doña Nidia Cordero.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

1.-Instruir a la Gerencia del Proyecto para que realice de forma inmediata las diligencias necesarias para que el Concesionario suministre los equipos de rayos X para uso del Servicio Fitosanitario del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), en función de lo establecido en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

2.- Instruir a la Gerencia del Proyecto para que comunique al CETAC el jueves 18 de enero del 2024, cuál es el plazo razonable para que el Concesionario cumpla con la compra de los equipos. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO NOVENO

Se conoce el oficio No. CETAC-AIDOQ-GP-OF-0474-2023, del 13 de diciembre del 2024, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la presentación del plan de continuidad del negocio CORIPORT S.A en AIDOQ.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

1.Dar por recibido el PLAN DE CONTINUIDAD DEL NEGOCIO AIDOQ.

2. Instruir a la gerencia de proyecto para que coordine con el concesionario CORIPORT S.A la incorporación y oficialización del PLAN DE CONTINUIDAD DEL NEGOCIO AIDOQ, así como la divulgación de este a quien corresponda, según la participación y ejecución del plan.

3. Remitir a la Contraloría General de la República el documento de PLAN DE CONTINUIDAD DEL NEGOCIO AIDOQ como avance al cumplimiento de los hallazgos del informe DFOE-CIU-IAD-00001-2023.

VI.- AUDITORIA INTERNA

ARTÍCULO DÉCIMO

Se conoce el informe AI-08-2023, del 10 enero del 2024, y suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite relación de hechos.

El señor Mauricio Rodríguez indica que, al ser una relación de hechos, entonces eventualmente podría ser un proceso disciplinario, lo que corresponde es trasladarlo a la Asesoría Jurídica del MOPT, para que proceda a hacer los acuerdos necesarios y conforme a un órgano director para que instruya el procedimiento.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el informe de relación de hechos número AI-08-2023 remitido a este Consejo mediante oficio AI-001-2024 del 10 de enero del 2024 y según la recomendación de la Auditoría Interna indicada en dicho oficio, remitir al Ministro de Obras Públicas y Transportes el informe indicado para las gestiones que correspondan.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

Se conoce el oficio AI-003-2024, del 10 de enero del 2024, y suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que solicita la autorización para que las señoras Maribel Muñoz Arrieta y Vexzis Gómez Villagra y el suscrito, participen en el curso "JURISPRUDENCIA EN CONTRATACIÓN PÚBLICA 2023", el cual será impartido por la empresa ACG ARISOL CONSULTING GROUP, S.A, los días 23, 30 de enero, 6 y 13 de febrero de 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Autorizar la participación de las señoras Maribel Muñoz Arrieta, Vexzis Gómez Villagra y el señor Oscar Serrano Madrigal, en el curso "JURISPRUDENCIA EN CONTRATACIÓN PÚBLICA 2023", el cual será impartido por la empresa ACG ARISOL CONSULTING GROUP, S.A, los días 23, 30 de enero, 6 y 13 de febrero de 2024. El costo será de ¢ 121.380 (ciento veintiún mil trescientos ochenta colones con 00/100, por participante, impuesto al valor agregado ya incluido) para un total de ¢364.140,00 (trescientos sesenta y cuatro mil ciento cuarenta colones exactos con valor agregado incluido) por los 3 participantes, el cual será cargado al presupuesto que para esos efectos ha previsto la Auditoría Interna, de acuerdo con las normas administrativas y jurídicas que los rigen.

VII.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0016-2024, del 10 de enero del 2024, 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-0010-2024, del 10 de enero del 2024, suscrito por la señora Carla Morales González, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe respecto al cumplimiento del mandamiento judicial de las catorce horas con catorce minutos del dieciocho de octubre de dos mil veintitrés, notificado el 5 de diciembre de 2023, mediante el cual, el Juzgado de Trabajo del I Circuito Judicial de San José, concedió traslado por el plazo de diez días a la dirección general, para la contestación de la demanda interpuesta por el señor Alberto de Jesús Morales Álvarez y otros, dentro del proceso ordinario laboral bajo el expediente judicial número 23-000308-1178-LA.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0016-2024, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0010-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1) Que el Consejo Técnico de Aviación Civil ratifique las actuaciones realizadas por la Dirección General, mediante escrito del 19 de diciembre de 2023, para atender dentro del plazo otorgado, el mandamiento judicial de las catorce horas catorce minutos del dieciocho de octubre de dos mil veintitrés, respecto a la contestación de la demanda ordinaria laboral interpuesta por el señor Alberto de Jesús Morales Álvarez y otros.

2) Se instruya a la Asesoría Jurídica para que comuniquen lo correspondiente la autoridad judicial. **ACUERDO FIRME**

VIII.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

El señor Luis Amador indica que como parte de la audiencia que se le otorgó al Sindicato de Controladores Aéreos, ellos mencionan de manera explícita al señor Everardo Carmona Estrada, sobre amenazas de bloqueo en la pista o maniobras temerarias. Por lo tanto, considera que corresponde solicitar a la Asesoría Jurídica que indique cuál es la mejor forma de proceder cuando se presentan este tipo de aseveraciones por parte de un operador.

El señor Mauricio Rodríguez señala que escuchando las manifestaciones que supuestamente hizo el señor Everardo Carmona, le parece que son amenazas a una prestación del servicio público que hasta podría acarrear responsabilidades penales, administrativamente existe todo un procedimiento y todo un núcleo sancionatorio y medidas preventivas para atender este tipo de acciones. Adicionalmente indica que lo que se debe hacer en estos supuestos es, inmediatamente documentar un expediente administrativo, hacer un tipo de investigación o informe técnico y remitirlo a la Dirección General para que con la colaboración de la parte técnica y legal, valoren la posibilidad de interponer procesos penales ante el Ministerio Público y administrativamente abrir los procedimientos correspondientes, los cuales pueden ser desde la suspensión temporal de las licencias a los pilotos hasta procedimientos sancionatorios en contra de la compañía y pilotos también.

El señor Luis Amador menciona que también tiene un oficio que fue remitido por parte de varios operadores aéreos del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y lo firman de manera digital señor Everardo Carmona Estrada y otros operadores aéreos en dónde dice: *"No omitimos manifestar que en caso de que lo solicitado no sea tomado en cuenta, estaremos tomando otro tipo de medidas más drásticas"*. Además, de una serie de elementos que se van a adjuntar a esta acta (anexo 3), el oficio no tiene número y está dirigido a su persona, en calidad de ministro, sin embargo, es netamente de temas aéreos relacionados con el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el cuál pareciera ir en la misma línea, aunque no con el tipo de aseveración que indicaron los controladores aéreos.

El señor Luis Amador le consulta a la Asesoría Jurídica sobre qué tipo de prueba se ocupan o simplemente se puede instruir para que se empiece a hacer la investigación necesaria y se recauden las pruebas.

El señor Mauricio Rodríguez menciona que esta información podría funcionar, sin embargo, es bastante cuidadosa en cuanto a la reacción, la anterior definitivamente son amenazas abiertas y graves, considera que la instrucción sea solicitar a los controladores de tránsito aéreo o al departamento para que rinda un informe técnico a la Dirección General y que la Dirección General lo traslade a la Asesoría Jurídica para eventualmente colaborar, y se necesita la colaboración de ellos para valorar desde el punto de vista legal, qué acciones hay que tomar.

El señor Luis Amador indica que se estaría votando conforme lo recomendado por la Asesoría Jurídica.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Solicitar al Departamento de Servicios de Navegación Aérea que rinda un informe técnico a la Dirección General en relación con las supuestas amenazas realizadas por el señor Everardo Carmona Estrada.
- Instruir a la Dirección General para que a través de la Asesoría Jurídica valore desde el punto de vista legal, qué acciones debe tomar el Consejo Técnico en este caso. **ACUERDO FIRME**

IX.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

El señor Fadrique Rosales hace de conocimiento del Consejo, una situación que se dio el pasado 11 de enero según el medio de comunicación digital crhoy.com, en donde en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría se canceló un vuelo de Avianca con destino a Medellín, generando un altercado en la sala de espera, aparentemente el manejo inadecuado de la situación por parte de la aerolínea generó esta situación que incluso Seguridad y Vigilancia Aérea tuvo que intervenir.

En virtud de que este tipo de situaciones afectan directamente la imagen del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, propone solicitar por medio de la Dirección General un informe de lo sucedido a Avianca para determinar las acciones tomadas y las medidas a implementar con el fin de asegurar un buen servicio al cliente y evitar futuros altercados de este tipo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

ACTA No. 04-2024

LUIS AMADOR JIMÉNEZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

JOSÉ FABRIQUE ROSALES SALAS

NIDIA CÓRDERO PADILLA

MARCOS CASTILLO MASÍS

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

ACTA No. 04-2024

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 04-2024

Fecha: 16 de enero del 2024
Hora: 4:00 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

1.- aprobación de la agenda No.04-2024.

IL.- APROBACIÓN DE ACTAS

1.- aprobación de las actas de las sesiones No. 01-2024 y 02-2024

III. AUDIENCIA OTORGADA AL SINDICATO DE CONTROLADORES AÉREOS.

IV.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Remisión de oficio del Gestor en respuesta al Informe DFOE-CIU-IAD-00001-2023, denominado Informe de Auditoría sobre la seguridad de la información de los servicios críticos y su continuidad ante posibles amenazas en el Consejo Técnico de Aviación Civil.

V.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

1.- Informe de ejecución correspondiente a setiembre y octubre del 2023.

2.- Informe relacionado con el seguimiento de puesta en marcha de BHS-EDS y lectura NIVEL 3 en Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, con las últimas situaciones presentadas en diciembre 2023 y enero 2024.

3.- Informe relacionado con la interpretación normativa 6 y 6.7 del Contrato de Concesión sobre la resolución de conflictos en el tema de equipo Rayos X para uso del MAG/ AIDOQ.

4.- Informe relacionado con la presentación del plan de continuidad del negocio CORIPORT S.A en AIDOQ.

VI. AUDITORIA INTERNA

1.- Informe AI-08-2023 sobre relación de hechos.

2.- Informe AI-003-2024 sobre solicitud de curso "JURISPRUDENCIA EN CONTRATACIÓN PÚBLICA 2023".

VII. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

A1. Informe relacionado con la ratificación de actuaciones en contestación de demanda laboral.

VIII.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

IX.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

MOTOR DEL CRECIMIENTO TURÍSTICO



Naturaleza del trabajo

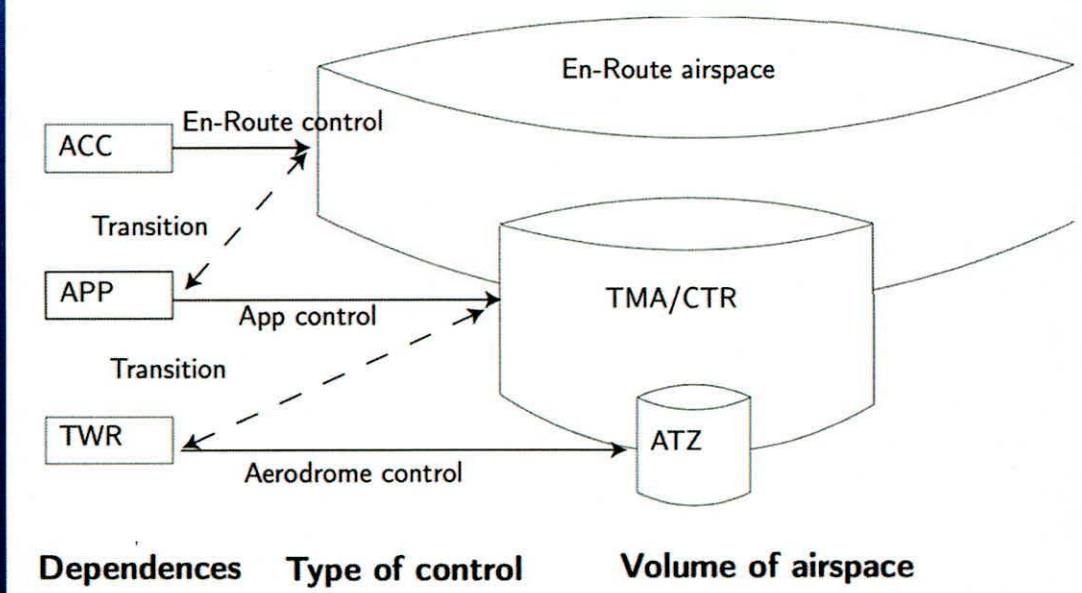
- Navegación aérea sujeta a normativa internacional OACI y nacional de RAC.
- Servicio que brinda la seguridad, el orden y la rapidez en la operaciones aéreas en Costa Rica desde nivel del mar hasta los 19 000 pies
- Es un trabajo 24/7 los 365 días del año
- El espacio aéreo se divide como un pastel, cada capa le corresponde a una dependencia en específico atenderlo.
- Trabajo 24/7

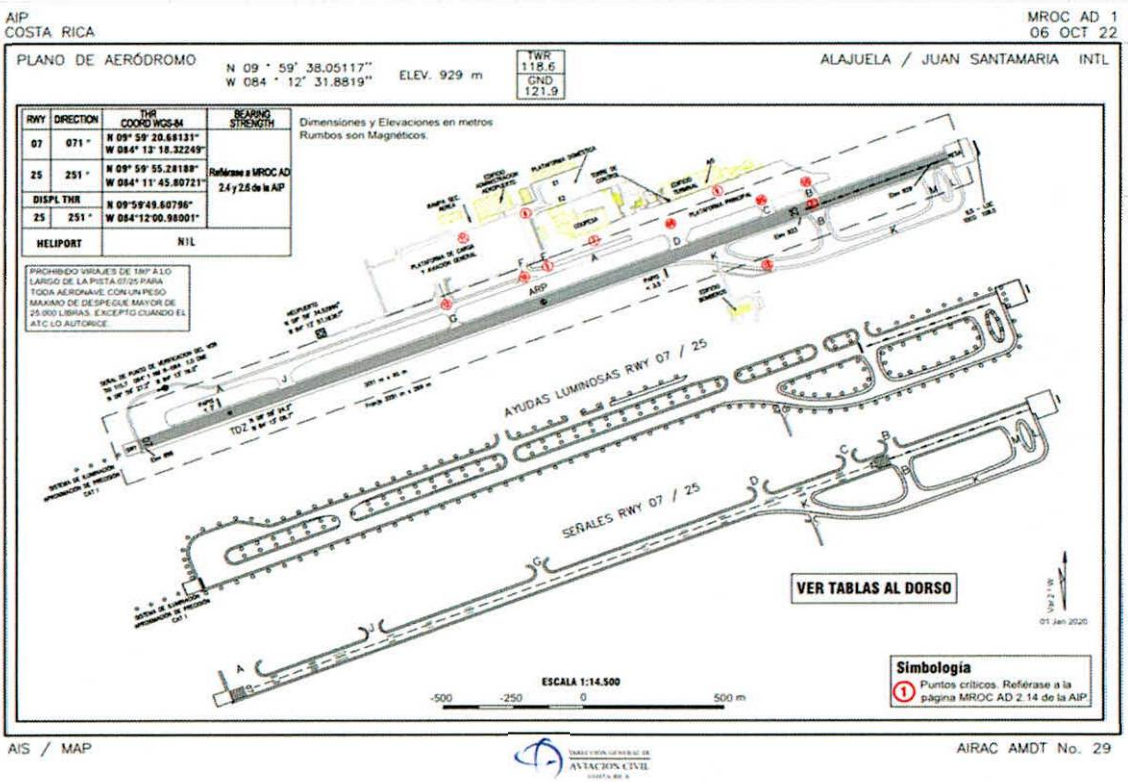
Responsabilidad principal

Garantizar la seguridad aérea realizando lo siguiente :

- Separando aeronaves una de las otras para evitar incidentes y accidentes.
- Brindar información de tránsito para alertar a las tripulaciones de vuelo de posibles peligros.
- Coordinar con otros centros de control la llegada y sálidas de aeronaves.
- Atender emergencias aéreas, como pérdidas de presión en un avión, para salvaguardar la vida de los ocupantes de las aeronaves.
- Atención de contingencias para prevenir accidentes.

División del espacio aéreo





AIP
COSTA RICA

MROC AD 1
06 OCT 22

PLANO DE AERÓDROMO

N 09 ° 59' 38.05117"
W 084 ° 12' 31.8819"

ELEV. 929 m

TWR 118.6
GND 121.9

ALAJUELA / JUAN SANTAMARIA INTL

RWY	DIRECTION	THR COORD WGS-84	BEARING STRENGTH
07	071 °	N 09° 59' 20.68131" W 084° 13' 18.32249"	Refiérase a MROC AD 2.4 y 2.6 de la AIP
25	251 °	N 09° 59' 55.28188" W 084° 11' 45.80721"	
DISPL THR		N 09°59'49.60796" W 084°12'00.98001"	
25	251 °		
HELIPORT		NIL	

Dimensiones y Elevaciones en metros
Rumbos son Magnéticos.

PROHIBIDO VIRAJES DE 180° A LO LARGO DE LA PISTA 07/25 PARA TODA AERONAVE CON UN PESO MAXIMO DE DESPEGUE MAYOR DE 25.000 LIBRAS, EXCEPTO CUANDO EL ATC LO AUTORICE.

AYUDAS LUMINOSAS RWY 07 / 25

SEÑALES RWY 07 / 25

VER TABLAS AL DORSO

ESCALA 1:14.500

-500 -250 0 500 m

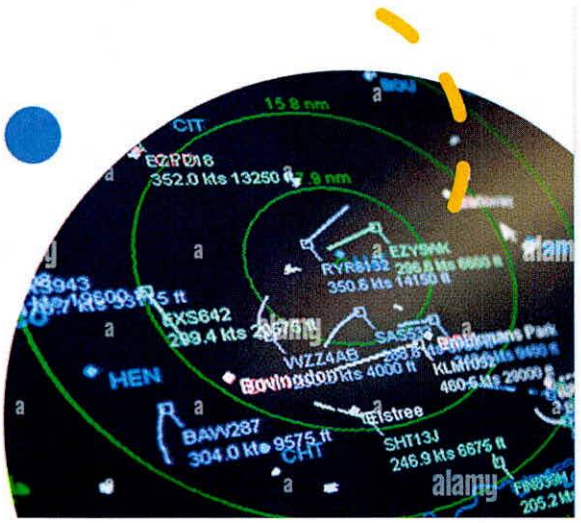
Simbología
1 Puntos críticos. Refiérase a la página MROC AD 2.14 de la AIP

AIS / MAP

AIRAC AMDT No. 29

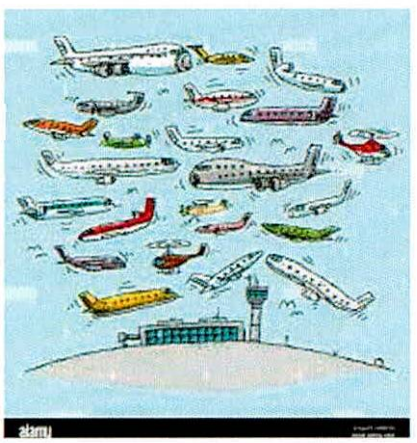
Contexto Nacional

- Mezcla de vuelos de aerolinea, (instrumentos) con vuelos de aeronaves ligeras que deben ser atendidos y protegidos.
- Tanto vuelos visuales(regionales) como instrumentos son usuarios del espacio aéreo.
- La finalidad del CTR cuidar trayectorias de aproximación y despegue
- Conforme la aeronave aproxima al aeródromo el espacio en el aire jurisdicción de la torre se hace más reducido 10 millas y 6000 pies verticales .
- El CTR del Coco incluye vuelos visuales que deben ser separados de los vuelos instrumentos.
- Aumento en las operaciones aéreas, internacionales y locales, gracias a la promoción eficiente del ICT del país como destino turístico.



Desafíos

- Aumento en las operaciones aéreas atendida con una infraestructura aeronáutica que no ha cambiado al mismo ritmo.
- Existe un faltante de personal señalado desde el año 1999 por la Procuraduría Dictamen 192 29/09/1999 "recomendándose, a la vez la debida diligencia para la solución inmediata del faltante de personal, a fin de no perjudicar la seguridad de tráfico aéreo, que hoy va en progreso constante"
- La DGAC conoce la cantidad de controladores que se necesitan por dependencia.
- Hay vacantes de ATM A, último concurso pocos oferentes se aduce debido a la clasificación salarial baja establecida en la Ley del empleado público.
- No se observa una planificación para atender la temporada alta.
- No están definidos procedimientos para la atención de la saturación del espacio y del aeródromo cuando se sobrepasan los límites de operación, aumentando la probabilidad de accidente o incidente.
- Falta de procedimientos estandarizados para atender la sobrecarga de operaciones, recayendo sobre los supervisores idear criterios en el momento para atender la demanda de una temporada alta.
- Desmotivación y sensación de poca estima de parte de la organización hacia el trabajo realizado por este personal. No ha recibido un reajuste salarial desde hace 15 años, excluidos del Artículo 20. Lla cantidad y dificultad de trabajo aumenta significativamente y el salario no solo se ha estancado, fue recortado.
- La consecuencia del error puede causar accidentes con pérdidas de vidas humanas, responsabilidad que afecta directamente la imagen del país.

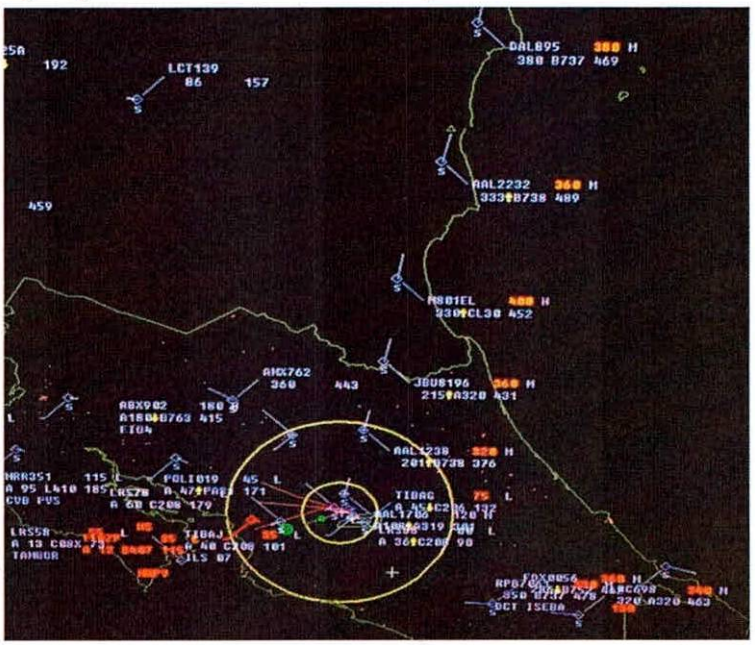


Desafíos

- El controlador requiere confianza y seguridad para atender con asertividad el tránsito
- Cuando hay situaciones que alteran la cotidianeidad el estrés aumenta y la conciencia situacional disminuye.
- Se están presentando incidentes de atención
- Existen puestos en Navegación Aérea que no han sido ubicados por reestructuración desde la aprobación del nuevo manual:
- ATM D, Gestoría de Afluencia del Tránsito Aéreo, Factores Humanos.
- No se está realizando el procedimiento de atención post-incidente/accidente.



Ejemplo de saturación del espacio aéreo costarricense



Situación compleja compuesta por:

- Llegadas y salidas simultaneas.
- Saturación de información en la pantalla del controlador aéreo.
- Información de múltiples fuentes que debe ser procesada, priorizada, y atendida de inmediato.
- Aumento de probabilidad del error debido a sobre carga de trabajo.

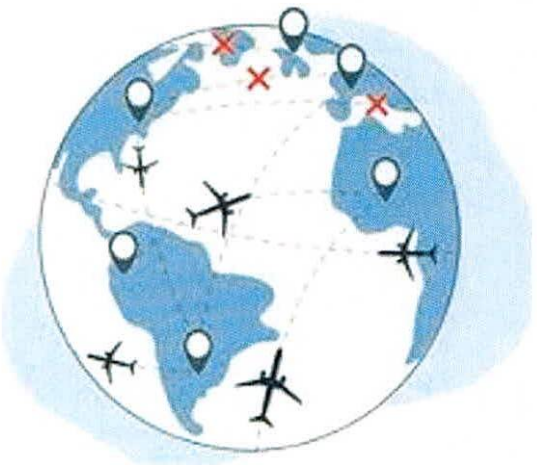
Recomendaciones

- Gestionar a la mayor brevedad un sistema de control de flujo para atender la capacidad de espacio aéreo y no sobrepasarla ya que cuando se exceden los límites, el nivel de estrés en el personal aumenta y la posibilidad de cometer errores también.
- Solicitar a Recursos Humanos expeditar candidatos elegibles para llenar las pocas vacantes existentes de ATM A y poder hacer escalera ascendente de esas vacantes.
- Estandarizar procedimientos con supervisores para la atención de saturación del espacio y contingencias relacionadas.
- Informar a los operadores de vuelos visuales principalmente sobre las estrategias a implementar un sistema de control de flujo
- Análisis del espacio aéreo.
- Gestionar con MIDEPLAN la habilitación de las Gestorías de Factores Humanos y Afluencia de Tránsito Aéreo.

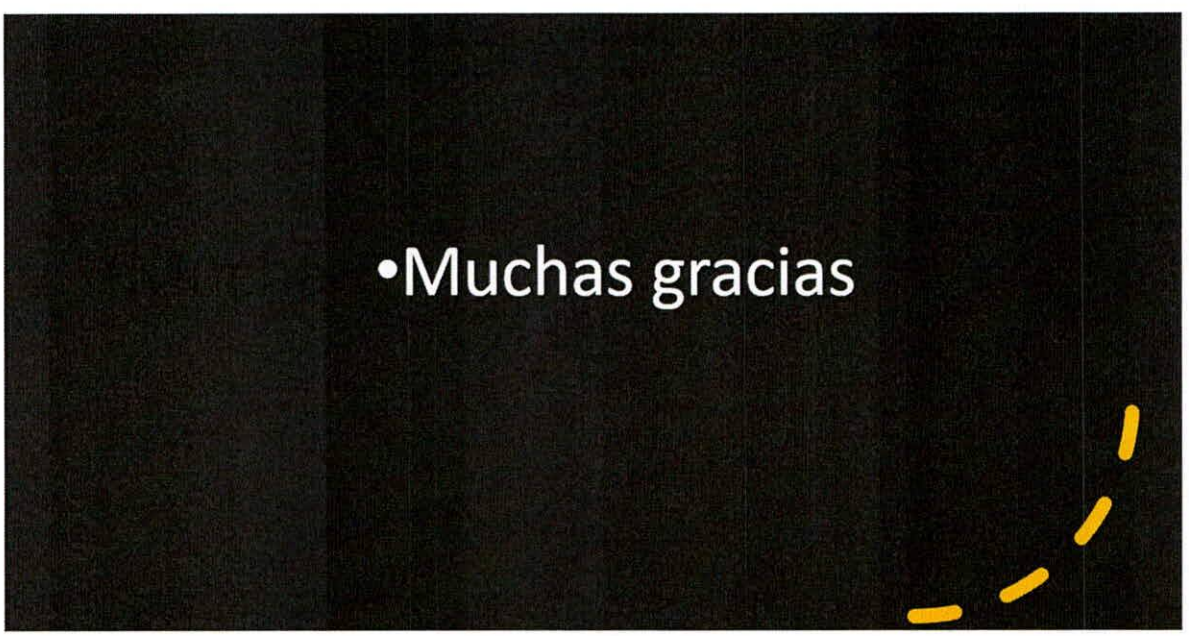


Recomendaciones

- Dar el visto bueno para reanudar el trabajo de la Gestoría de Factores Humanos para gestión de la fatiga y promoción de estilos de vida saludables en controladores de tránsito aéreo y retomar procedimiento de atención post incidente/accidente de aviación.
- Continuar con la gestión ante MIDEPLAN, Servicio Civil y Hacienda para una revaloración salarial del Control de tránsito aéreo que sea atractiva para nuevos oferentes e incentivar al personal actual.
- Creación de las plazas necesarias



shutterstock.com · 2130387860



Anexo N°3

12 de enero de 2024

Señor
Luis Amador
Ministro
MOPT

Estimado señor,

Por medio de la presente los Operadores Aéreos de vuelos no regulares basados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, venimos a manifestar lo siguiente:

PRIMERO: Todos nosotros los operadores no regulares o taxi aéreo vendemos servicios a un sector de turismo de alto poder adquisitivo, este ha sido el mercado nuestro por más de 20 años. Algunos operadores incluso mantienen contratos con empresas extranjeras con cantidades de horas para vuelos no regulares compradas y pagas. Estos pasajeros arriban al país ya sea en vuelos comerciales o en jets privados y por ende nuestro mayor movimiento es del AIJS.

SEGUNDO: Hemos recibido el comunicado del NOTAM A0073/24, donde se nos informa de manera intempestiva de la limitación de operar en el Juan Santamaría de manera atropellada sin ni siquiera tomarnos en cuenta ni consultarnos.

TERCERO: Tenemos información que la decisión fue tomada con base en la estadística de las últimas semanas, a saber, las fechas festivas de Navidad y Año Nuevo, fechas características por una gran cantidad de operaciones que no representan a toda la temporada alta.

CUARTO: Es conveniente que AERIS planifique mejor las horas de asignación de vuelos, ya que si tenemos saturación con respecto al tránsito aéreo, esto es un reflejo del interior de la terminal aérea.

QUINTO: No se contempló el uso del AIJS como aeropuerto alterno en caso de que en se requiera cambiar el vuelo de condiciones visuales VFR a condiciones de vuelo por instrumentos IFR, por cualquier situación de clima como las experimentadas últimamente en el valle central. ¿En un caso de estos a donde debemos dirigirnos?

SEXTO: No consideramos que la terminal aérea del Tobías Bolaños esté preparada para recibir a los pasajeros a partir del día 13, ya que la misma en ocasiones no tiene siquiera papel higiénico en los servicios sanitarios, situación que ya se ha manifestado anteriormente.

SETIMO: No existe infraestructura vial adecuada para que los pasajeros circulen entre ambos aeropuertos con facilidad y eficiencia. No solo hablamos de las presas, también tenemos el cierre de Ledezma por la construcción del nuevo puente de Bajos de Ledezma, donde hay paso regulado desde el pasado 10 de enero.

Le presentamos a continuación algunas propuestas para mitigar la situación:

PRIMERO: Como primera medida proponemos que los operadores aéreos comuniquen a la DGAC y a AERIS con al menos 24 horas de antelación de la hora estimada de la operación programada de cada empresa en el AIJS.

SEGUNDO: Otra medida es una cooperación por parte del Control de tránsito aéreo para que no se otorguen tantas autorizaciones RNP y autoricen las salidas con vectores a las aerovías.

TERCERO: También podemos ceder en las horas de mayor saturación el corredor visual Charly (CVC) para utilizar el corredor visual Sierra (CVS) y así desplazarnos a los distintos destinos y regresar al AIJS y al AITBP.

Por lo expuesto anteriormente, solicitamos de manera vehemente la eliminación del NOTAM, y la cooperación conjunta entre AERIS, Navegación Aérea y nosotros.

No omitimos manifestar que en caso de que lo solicitado no sea tomado en cuenta, estaremos tomando otro tipo de medidas más drásticas.

Para notificaciones las atenderemos vía correo electrónico a: juntadirectivacomitedeoperadores@gmail.com

Sin más por el momento.

Atentamente,

Operadores Aéreos
Aerop. Int. Tobías Bolaños Palma

cc Señor Fernando Naranjo, Director General, DGAC

EVERARDO CARMONA ESTRADA (FIRMA)

Firmado digitalmente por EVERARDO CARMONA ESTRADA (FIRMA)
Fecha: 2024.01.13 13:32:08 -06'00'

CARLOS LUIS VARGAS ARRIETA (FIRMA)
Firmado digitalmente por CARLOS LUIS VARGAS ARRIETA (FIRMA)
Fecha: 2024.01.13 10:29:30 -06'00'

SONIA MARIA ARIAS GUTIERREZ (FIRMA)
Digitally signed by SONIA MARIA ARIAS GUTIERREZ (FIRMA)
Date: 2024.01.13 14:35:50 -06'00'

CHRISTIAN CERDAS CAMPOS (FIRMA)
Firmado digitalmente por CHRISTIAN CERDAS CAMPOS (FIRMA)
Fecha: 2024.01.13 15:14:30 -06'00'

MAURICIO GERARDO ALPIZAR CESPEDES (FIRMA)
Digitally signed by MAURICIO GERARDO ALPIZAR CESPEDES (FIRMA)
Date: 2024.01.13 15:21:55 -06'00'

JORGE ENRIQUE ARIAS VARGAS (FIRMA)
Firmado digitalmente por JORGE ENRIQUE ARIAS VARGAS (FIRMA)
Fecha: 2024.01.13 15:38:21 -06'00'

KENNETH ROQHUETT LEIVA (FIRMA)
Digitally signed by KENNETH ROQHUETT LEIVA (FIRMA)
Date: 2024.01.13 16:02:57 -06'00'

ROBERTO ARGUEDAS CHAVES (FIRMA)
Digitally signed by ROBERTO ARGUEDAS CHAVES (FIRMA)
Date: 2024.01.13 18:01:00 -06'00'

FRANCISCO ARAYA CORRALES (FIRMA)
PERSONA FISICA, CPF-01-0903-0317.
Fecha declarada: 14/01/2024 08:17:44 AM
Razón: Operadores
Lugar: San José Contacto: Francisco Araya Corrales

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

ACTA No. 04-2024

111020693
Jorge Valverde Esquivel
Aires de Pavas S.A.

Jose Gonzalez G
115890623
Aerocaribe S.A