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

ACTA No. 10-2023

Acta número diez correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con cuarenta y cuatro minutos del dieciséis de febrero del dos mil veintitrés, de manera presencial en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de las siguientes personas: William Rodríguez López, quien preside, Mauricio Campos Carrión, Danielle Jenkins Bolaños y Marcos Castillo Masis directores de este Consejo; así como los señores Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la asesoría jurídica de la DGAC, Cindy Coto Calvo, asesora legal del CETAC y Sofía Hidalgo Mora, secretaria de actas.

Se justifica ausencia de los directores Napoleón Murillo por motivos de fuerza mayor, Allison Aymerich Pérez y 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. 10-2023, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Se solicita cambio del orden de la agenda, para que se exponga como punto número uno el oficio DGAC-DG-OF-0215-2023, debido a que el funcionario Daniel Wong, quien expone este asunto debe retirarse a la mayor brevedad posible por motivos personales.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 10-2023 incluyendo la modificación solicitada.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 08-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 09 de febrero del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 08-2023, del 09 de febrero del 2023.

El director William Rodríguez López se abstiene de votar el acta, debido a que no estuvo presente en la sesión a la que corresponde esta.

III. – UNIDAD DE PLANIFICACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Al ser las 17:48 ingresa a la sesión el señor Daniel Wong Álvarez de la Unidad de Planificación Institucional.

ARTÍCULO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0215-2023, del 07 de febrero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por

la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-UPI-OF-14-2023, del 31 de enero del 2023, suscrito por los señores Daniel Wong Álvarez, Subproceso de Control Interno y Francisco Flores Gutiérrez, jefe Proceso de Gestión de Calidad y Control Interno y la señora Vilma López Víquez, jefe de la Unidad de Planificación, en el que remiten los siguientes manuales:

• 5M01, Manual Guía Metodológica para la Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional en la Dirección General de Aviación Civil, versión 03
• 5M03, Marco Orientador Valoración de Riesgos, versión 05.

Al ser las 18:02 se retira de la sesión el señor Daniel Wong Álvarez.

El señor William Rodríguez López le consulta a la administración si se da un seguimiento real al SEVRI, a razón de esto el señor Luis Miranda Muñoz le indica que ha habido una transformación en la forma como anteriormente se manejaba este tema, señala que cuando se renueva el equipo de planificación se ha tratado de crear la conciencia en las jefaturas para dar el seguimiento pertinente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar los siguientes manuales presentados por la Unidad de Planificación Institucional:

• 5M01, Manual Guía Metodológica para la Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional en la Dirección General de Aviación Civil, versión 03
• 5M03, Marco Orientador Valoración de Riesgos, versión 05.

Al ser las 18:05 se decreta un receso por parte de la Presidencia del Consejo.

Al ser las 18:16 se reanuda la sesión ordinaria 10-2023.

IV.- AUDITORIA INTERNA

Al ser las 18:18 ingresan a la sesión las señoras Maribel Muñoz subauditora y Ana Guiselle Delgado auditora de la Auditoría Interna.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio AI-026-2023, del 01 febrero del 2023, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite informe № AI-19-2022, denominado: "INFORME DE AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE LIDERAZGO Y CULTURA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL".

El señor William Rodríguez comenta que el periodo de estudio fue de enero a junio 2022 y se discutió con la administración en setiembre 2022 , por lo que consulta porque se revisó hasta setiembre con la administración, a razón de esto la señora Maribel Muñoz indica que se dio más plazo para que las jefaturas remitieran los documentos, se revisaron y el informe se tuvo listo en noviembre, sin embargo debido a que estaban realizando ciertas coordinaciones fue que presentaron el informe hasta diciembre 2022.

Además, el señor William Rodríguez indica que conoce que este estudio fue realizado por solicitud de la Contraloría General de la República, sin embargo, consulta que al ser un año de cambio de gobierno y cambio de liderazgo en la institución esto podría tener algún efecto sobre las respuestas o la percepción del liderazgo. La señora Maribel Muñoz señala que no considera que esto haya afectado, más bien menciona que es una oportunidad para la administración de contar con este estudio, para definir estrategias que permitan incluir lo que ya se viene haciendo en estos temas.

El señor Luis Miranda indica que desde la Dirección General se ha tomado acción, se ha iniciado un programa corto de charlas que se llama "Conozca la DGAC" en dónde todas las unidades tendrán participación activa, además señala que se conformó la Comisión de Liderazgo y Cultura, se ha realizado una encuesta a todos los funcionarios de los cuales se obtuvo buena respuesta. Además, señala que si se han realizado acciones concretas y se logró en lo que corresponde a su actividad marcar la pauta, crear conciencia en los funcionarios y continuar brindando el servicio, a pesar de atravesar una pandemia.

Al ser las 18:40 se retiran de la sesión las señoras Maribel Muñoz y Ana Guiselle Delgado.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio AI-026-2023, de la Auditoría Interna:

1. Aprobar el Informe y ordenar la implementación de las recomendaciones incluidas en el mismo.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce oficio CETAC-DG-OF-0173-2023, del 01 de febrero del 2023, suscrito por el señor Luis Eduardo Miranda Muñoz, subdirector general en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio 2-002-839795 del 20 de enero del 2023, suscrito por el señor Luis Alfredo Centeno, presidente de la Cámara de Turismo de Osa (CATUOSA); en el que solicita audiencia para exponer la presentación electrónica del proyecto Aeropuerto Internacional Corcovado.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Trasladar a la administración la solicitud de la Cámara de Turismo de Osa, para que los atiendan y presenten a este Consejo el informe técnico sobre el proyecto del Aeropuerto Internacional Corcovado.

A. UNIDAD SUPERVISIÓN DE AERODROMOS

Al ser las 18:46 ingresa a la sesión el señor Luis Torres Núñez, jefatura de la Unidad de Supervisión de Aeródromos.

ARTÍCULO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0097-2023, del 25 de enero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0013-2023, del 25 de enero del 2023, suscrito por la señora Maricruz Esquivel Hernández, inspectora de aeródromos, en el que

remite el informe referente a la solicitud presentada por la señora Gabriela Marín Arburola , número de cedula 1-784-722 con poder especial del señor Marvin Danilo Zamora Méndez, cedula 1-0886-0147 con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la sociedad Consultores Financieros Cofín S.A. con cédula jurídica 3- 101-291070, propietario registral en fideicomiso del terreno que se encuentra ubicado en la finca Folio Real No 5-1155033-000, Plano Catastrado G-1715768-2014 donde se establecerá un helipuerto, por lo cual solicita autorización para construir, inscribir y operar el helipuerto Rio perdido, de uso privado, ubicado en 02- La fortuna 04-Bagaces De La Provincia De 5- Guanacaste.

Al ser las 18:49 se retira de la sesión el señor Luis Torres Núñez.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0097-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-AGA-OF-0013-2023, de la Unidad de Supervisión de Aeródromos:

Aprobar la construcción, inscripción y operación del Helipuerto Rio Perdido, de uso privado, ubicado en 02-La fortuna 04-Bagaces De La Provincia De 5- Guanacaste y a la vez remitir este proyecto ante el CETAC para su respectiva aprobación, bajo las siguientes condicionantes:

1. La autorización que otorga la DGAC desde su área de competencia para la construcción, inscripción y operación del helipuerto no exime de la responsabilidad tanto al solicitante como al profesional a cargo de la obra, de vicios ocultos ni del trámite ante otras instituciones competentes, tales como, por ejemplo: la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA), la Municipalidad correspondiente, el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos (CFIA), o cualquier otro ente competente.

2. El solicitante debe velar por el cumplimiento y mantenimiento de las condiciones de diseño del helipuerto y su entorno presentadas para el proceso de inscripción. Si por alguna situación, se requiere hacer alguna modificación de este, deberá de someterse a valoración previa ante la DGAC.

3. El solicitante debe mantener el diseño propuesto del helipuerto, así como todas aquellas actividades propuestas en la documentación presentada para el proceso de inscripción que permitan poner el helipuerto en operación. En caso de que el solicitante no finalice el proceso de inscripción, se procederá a archivar dicho proceso y se notificará al CETAC.

4. Como recomendación, el solicitante debe analizar la posibilidad de que sea considerada la operación del helipuerto dentro del plan de emergencia del Hotel donde estará emplazado.

5. La puesta en operación del helipuerto quedará sujeta a la verificación final que realizará la Unidad de Supervisión de Aeródromos, y a que ésta realice el trámite de inscripción y lo comunique formalmente al solicitante.

6. El helipuerto será visual, y tendrá una FATO en zacate natural, cuya señalización será en concreto (empotrada) y áreas de seguridad en zacate natural, la cual contará con una dimensión de 19.22 metros de diámetro, con un área de seguridad de 3 metros a cada lado, para una aeronave crítica tipo Bell 407 II performance 3.

7. Toda aeronave diferente al tipo de modelo utilizado para el criterio operativo debe contar con el permiso previo de operaciones para operar este tipo de helipuerto, para la cual dicha unidad estará solicitando la información pertinente.

8. El solicitante es el responsable de mantener todas las condiciones bajo las cuales fue inscrito el helipuerto, y de cumplir con la regulación vigente.

9. Todas las operaciones que se realicen el lugar se deben registrar mediante bitácora. También, se informa que en este mismo sentido se estarán realizando inspecciones programadas y no programadas, y se solicitara la bitácora antes mencionada, con el fin de ser verificada por las Autoridades Aeronáutica.

10. El incumplimiento de las consideraciones anteriores o en materia de seguridad operacional, está sujeto a la aplicación de las acciones establecidas en la regulación.

En caso de notificaciones el contacto es:
Nombre: Alberto Campos Jiménez
Teléfono: 8724-3000 Correo: acampos@aerotour.com
Nombre: María Gabriela Marín Arburola
Dirección: Guanacaste, Bagaces, Fortuna, Hotel Rio Perdido
Correo electrónico: gabriela.marin@rioperdido.com Teléfono: 83334189

B. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0186-2023, del 02 de febrero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0069-2023, del 01 de febrero del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce escrito presentado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-113428, para la suspensión del certificado de explotación por un plazo de un año, efectiva a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0186-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-069-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 018-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 018-2023 que resuelve:

1) Autorizar a la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-113428, representada por el señor José Ángel Guerra Laspiur, la suspensión del certificado de explotación por un plazo de un año, contado a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

2) Para efectos de reiniciar operaciones, la compañía Sema Agrícola sociedad anónima deberá someterse a un proceso de recertificación técnica tal y como lo establece el RAC 119.63; además, deberá demostrar que mantiene capacidad financiera para continuar con sus operaciones.

3) Instruir a las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Transporte Aéreo a realizar en conjunto, la investigación preliminar para determinar de conformidad con el artículo 13 de la Ley General de Aviación Civil, el presunto incumplimiento por parte de la compañía Sema Agrícola sociedad anónima a las condiciones impuestas en el certificado de explotación, toda vez que no realizan operaciones desde el 2020.

4) Notifíquese el presente acuerdo al señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico info@snhltda.com. Comuníquese a las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0185-2023, del 02 de febrero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0068-2023, del 01 de febrero del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0031-2023 del 5 de enero de 2023, mediante el cual la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0185-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0068-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 019-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.019-2023 que resuelve:

1) Conocer el escrito registrado con el consecutivo número conocer y dar por recibido el escrito identificado con registro VU-0031-2023 del 5 de enero de 2023, mediante el cual la señora Alina Nassar Jorge, representante legal de la compañía Delta Airlines Inc., cedula jurídico número 3-012-130869, informó de la suspensión de los vuelos regulares, en la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

2) La compañía Delta Airlines Inc. para el reinicio de las operaciones, se deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes.

3) Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, representante legal de la compañía Delta Airlines, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0199-2023, del 06 de febrero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0081-2023, del 06 de febrero del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe que conoce el oficio número COR-GG-23-034, registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0099-2023, mediante el cual, el señor Cesar Jaramillo Gallego, apoderado generalísimo de la compañía Coriport sociedad anónima, presentó solicitud de aclaración y adición al acuerdo tomado en el artículo 18 de la sesión ordinaria 56 del 13 de diciembre de 2022, mediante el cual aprobó la resolución número 0216-2022 de las 20:04 horas del trece de diciembre de dos mil veintidós, mediante la cual se le otorgó a la compañía Aero Combustible de Centroamérica sociedad anónima un certificado de explotación, para prestar el servicio especializado de aeródromo para la asistencia técnica en tierra en la habilitación servicio al pasajero y equipaje en los Aeropuertos Internacionales Daniel Oduber Quirós y Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0199-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0081-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

Rechazar los argumentos expuesto por la compañía Coriport sociedad anónima, para que se adicionen, aclaren y corrijan errores materiales presuntamente contenidos en el acuerdo tomado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo 18 de la sesión ordinaria 56-2022 del 13 de diciembre de 2022, mediante el cual se aprobó la resolución número 0216-2022 de las 20:04 horas del trece de diciembre de dos mil veintidós, toda vez que no encontramos errores en dicha resolución, ya que la misma si establece la obligación a la compañía Aero Combustibles sociedad anónima de atender los contratos o convenios necesarios para el uso de las instalaciones concesionadas a la compañía Coriport sociedad anónima, en los términos estrictamente establecidos en el contrato de concesión citado.

Notifíquese al señor Cesar Jaramillo, apoderado generalísimo de la compañía Coriport sociedad anónima, al correo electrónico cesar.jaramillo@guanacasteairport.com y notificaciones@caobalegal.com.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0204-2023, del 06 de febrero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0074-2023, del 02 de febrero del 2023, suscrito por la señora Ivonne Cubillo Nipote, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce recurso de reconsideración interpuesto por la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, en contra del artículo 10 de la sesión ordinaria número 42-2022 del 13 de octubre de 2022, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 151- 2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0204-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0074-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.04, a la cual se le asigna el número 020-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 020-2023 que resuelve:

1) Acoger el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Bárbara Durán Avilés, apoderada especial administrativa de las compañías Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, contra la resolución número 0151- 2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022, aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la sesión ordinaria número 42-2022 del 13 de octubre de 2022, por no existir motivo legal, esto con fundamento en la recomendación emitida por el Departamento de Aeropuertos mediante el oficio número DGAC-DA-OF-003-2023 del 17 de enero de 2023.

2) **Dese por agotada la vía administrativa.**

3) Notifíquese a la señora Bárbara Durán Avilés, apoderada especial administrativa de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, por medio del correo electrónico notificacionesadm@valencianokamer.com., y al correo electronico barbara@valencianokamer.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Financiero, Departamento de Aeropuertos y la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0194-2023, del 03 de febrero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0078-2023, del 03 de febrero del 2023, suscrito por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, contra el artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 49-2022 del 10 de noviembre de 2022, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, referente a la obligatoriedad de rendir la garantía de cumplimiento, según el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado *Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0194-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0078-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.05, a la cual se le asigna el número 021-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 021-2023 que resuelve:

Con fundamento en las razones de hecho expuestas y los artículos 11 de la Constitución Política, 11, 12, 13 y 16 de la Ley General de Administración Pública, 1 y 2 de la Ley General de Aviación Civil, y los decretos ejecutivos números 23008 del 7 de marzo de 1994, denominado *Regula el pago y los compromisos adquiridos por concesionarios con el Consejo Técnico de Aviación Civil*, y 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*:

1) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, contra el artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 49-2022 del 10 de noviembre de 2022, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, referente a la obligatoriedad de rendir la garantía de cumplimiento, según el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado *Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*, el cual se confirma en todos sus extremos.

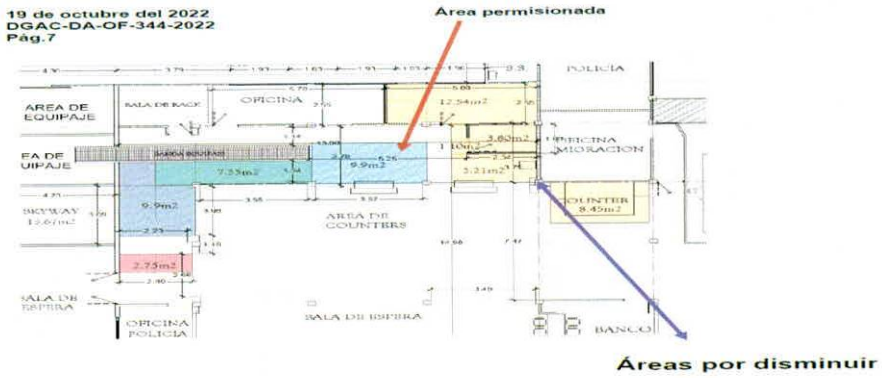
2) Notificar a la señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos viviana.martin@avianca.com y Marianela.parra@avianca.com, para el debido cumplimiento de sus obligaciones. Comunicar a la Dirección General de Aviación Civil, Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de Aviación y a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Trasporte Aéreo, Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, para que procedan con lo de su competencia.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0188-2023, del 02 de febrero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0073-2023, del 02 de febrero del 2023, suscrito por los señores Luis Diego Díaz Hernández asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce solicitud de disminución de espacio asignado en el edificio terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-083349, por razones de oportunidad o conveniencia, sin responsabilidad de la Administración.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0188-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0073-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.06, a la cual se le asigna el número 022-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.022-2023 que resuelve:

1) Realizar una disminución de 13.66 metros cuadrados a los espacios otorgados, mediante permiso de uso en precario a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, según artículo cuarto de la sesión extraordinaria número 28-2018 del 13 de abril de 2018, por el Consejo Técnico de Aviación Civil, los cuales consisten en una oficina con un área de 12.54 metros cuadrados, bodega de 3.80 metros cuadrados, un espacio de counter, el cual cuenta con un área de 5.21 metros cuadrados, ubicados al costado este de las oficinas de Migración y otro espacio de counter frente a la oficina de Migración, con un área de 8.45 metros cuadrados, dejando únicamente un área para counter de 9.9 metros cuadrados, para llevar a cabo las operaciones de transporte aéreo comercial, según se muestra en el siguiente croquis:



Lo anterior, con una vigencia igual a la del certificado de operador aéreo otorgado a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, es decir, hasta el 26 de noviembre de 2023, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante los oficios número DGAC-DA-OF-334-2022 del 11 de octubre de 2022, y DGAC-DA-OF-344-2022 del 6 de diciembre de 2022.

2) Otorgar a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la notificación de la presente resolución, para que desaloje los siguientes espacios: espacio para oficina de 12.54 metros cuadrados, para llevar a cabo actividades de despacho y seguimiento al vuelo, una bodega de 3.80 metros cuadrados para implementos de rampa y suministros en general, un espacio para counter con un área de 5.21 metros cuadrados, ubicado al costado este de las oficinas de Migración, y un espacio de counter con un área de 8.45 metros cuadrados, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 1 del artículo 10 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, y el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública.

3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva de los espacios en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que yacen en dichos espacios.

4) Notifíquese en los siguientes correos electrónicos mmonte@aerobell.com emonte@aerobell.com y a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0219-2023, del 07 de febrero del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0084-2023, del 07 de febrero del 2023, suscrito por la señora Ivonne Cubillo Nipote asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce el recurso de reconsideración, revisión y aclaración interpuesto por el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo

sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, la cual resolvió el recurso de reconsideración interpuesto contra el procedimiento administrativo para el desalojo del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0219-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0084-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.07, a la cual se le asigna el número 023-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 023-2023 que resuelve:

1) Rechazar por improcedente el escrito denominado recurso de reconsideración, revisión y aclaración presentado por el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, mediante la cual se resolvió el recurso de reconsideración que se interpuso en el momento procesal oportuno, contra el procedimiento administrativo para el desalojo del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponda.

3) Notifíquese al señor Carlos Víquez Jara, representante de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-006561, en las oficinas de su bufete, ubicadas 550 metros norte de la Embajada de los Estados Unidos de América, o al fax número (506) 2231 4344. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Contraloría General de la República (CGR), mediante el oficio No. DFOE-SEM-0191 (01676), del 15 de febrero del 2023, suscrito por el señor Lic. Carlos Morales Castro, Gerente de Área en dónde presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico la solicitud de información complementaria relacionada con el cumplimiento de la disposición 4.4 del informe N.° DFOE-IFR-IF-00010-2019. La CGR solicita información actualizada sobre el estado del concurso para nombrar al Fiscalizador del Contrato de Concesión de la nueva terminal de pasajeros del AIDOQ y las acciones que ejecutará ese Consejo Técnico para fortalecer la Unidad de Fiscalización con el fin de contar con el apoyo técnico y administrativo necesario para su funcionamiento.

La señora Cindy Coto menciona que con respecto al punto uno ya se cuenta con la respuesta para la Contraloría, sin embargo, le preocupa el punto dos ya que se está solicitando el apoyo técnico y administrativo para esta unidad, en el caso de la gerencia de proyecto se apoya en la asistente administrativa del Órgano de Control, pero para la Fiscalización se requiere este recurso. Por lo que recomienda que se genere una instrucción a la administración para que ubique en el término de 5 días hábiles un funcionario de la categoría de secretario u oficinista para que apoye a la Unidad de Fiscalización.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Dar por recibido el oficio DFOE-SEM-0191 (01676), del 15 de febrero del 2023, suscrito por el señor Lic. Carlos Morales Castro, Gerente de Área.
- Instruir a la dirección general para que ubique en el término de 5 días hábiles un funcionario de la categoría de secretario u oficinista para que apoye a la Unidad de Fiscalización.
- Instruir a la asesora legal, Cindy Coto y la secretaría de actas para que en cuanto se presente la propuesta de la dirección general, procedan a dar respuesta al oficio de la Contraloría General de la República.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

El Despacho del Ministro de Obras Públicas y Transportes, mediante el oficio No. DM-TC-2023-0534, del 15 de febrero del 2023, suscrito por el señor Pablo Zeledón Quesada, Director del Despacho, remite oficio sin número de fecha 06 de febrero del 2023, suscrito por el señor Oscar Delgado Murillo, mediante el cual denuncia una serie de anormalidades, violaciones y actos de corrupción que fueron ejecutados en forma sistemática por funcionarios del CETAC.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Al estar incluido en la denuncia personal de la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil, se devuelve el oficio al Despacho del Ministro de Obras Públicas y Transportes, para que un abogado del MOPT sea quien realice el análisis y proponga la respuesta correspondiente.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

El señor William Rodríguez refiere a la problemática que se han presentado con el atraque de los barcos que traían jet fuel, menciona que dichosamente, gracias a la ayuda de APM Terminals y también a que los barcos más pequeños pudieron atracar en el muelle de JAPDEVA, ya la amenaza desapareció en buena medida, señala que se está esperando un barco más grande para normalizar completamente la situación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo manifestado por el señor William Rodríguez López.

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ACTA No. 10-2023

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON DIECINUEVE MINUTOS

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

DANIELLE JENKINS BOLAÑOS

MARCOS CASTILLO MASÍS

ACTA No. 10-2023

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 10-2023

Fecha: 16 de febrero del 2023
Hora: 5:30 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- APROBACIÓN DEL ACTA

1.- aprobación del acta de la sesión No. 08-2023

III.- AUDITORIA INTERNA

1.- Informe № AI-19-2022, denominado: "INFORME DE AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE LIDERAZGO Y CULTURA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL".

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

1.- Solicitud de audiencia de la Cámara de Turismo de Osa, para exponer la presentación electrónica del proyecto Aeropuerto Internacional Corcovado.

A. – UNIDAD DE PLANIFICACIÓN

A1.- Remiten los siguientes manuales: • 5M01, Manual Guía Metodológica para la Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional en la Dirección General de Aviación Civil, versión 03, • 5M03, Marco Orientador Valoración de Riesgos, versión 05.

B. UNIDAD SUPERVISIÓN DE AERODROMOS

B1.-Informe relacionado con la solicitud presentada por la señora Gabriela Marín Arburola, para la autorización para construir, inscribir y operar el helipuerto Rio perdido, de uso privado, ubicado en 02- La fortuna 04- Bagaces De La Provincia De 5- Guanacaste.

C.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

C1.-Informe relacionado con la solicitud presentada por la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, para la suspensión del certificado de explotación por un plazo de un año, efectiva a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

C2.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Delta Airlines Inc., para la suspensión temporal de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

C3.- Informe relacionado con la solicitud del señor Cesar Jaramillo Gallego, apoderado generalísimo de la compañía Coriport sociedad anónima, para la aclaración y adición al acuerdo tomado en el artículo 18 de la sesión ordinaria 56 del 13 de diciembre de 2022, mediante el cual aprobó la resolución número 0216-2022 de las 20:04 horas del trece de diciembre de dos mil veintidós, mediante la cual se le otorgó a la compañía Aero Combustible de Centroamérica sociedad anónima un certificado de explotación, para prestar el servicio especializado de aeródromo para la asistencia técnica en tierra en la habilitación servicio al pasajero y equipaje en los Aeropuertos Internacionales Daniel Oduber Quirós y Juan Santamaría.

C4.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, en contra del artículo 10 de la sesión ordinaria número 42-2022 del 13 de octubre de 2022, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 151- 2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022.

C5.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, contra el artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 49-2022 del 10 de noviembre de 2022, referente a la obligatoriedad de rendir la garantía de cumplimiento, según el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado *Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación.*

C6.- Informe relacionado con la solicitud de disminución de espacio asignado en el edificio terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, por razones de oportunidad o conveniencia, sin responsabilidad de la Administración.

C7.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración, revisión y aclaración interpuesto por el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, la cual resolvió el recurso de reconsideración interpuesto contra el procedimiento administrativo para el desalojo del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

No.018-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con cincuenta minutos del dieciséis de febrero del dos mil veintitrés.

Se conoce escrito presentado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-113428, para la suspensión del certificado de explotación por un plazo de un año, efectiva a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 191-2018 del 11 de diciembre de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, un certificado de explotación para brindar los servicios de aviación agrícola comercial (fumigación) en todo el territorio nacional con aeronaves de ala fija, con una vigencia de quince años contados a partir de su expedición.

Segundo: Que mediante resolución número 013-2021 del 13 de diciembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió lo siguiente:

> *"1. Archivar la solicitud registrada con el consecutivo de ventanilla única número VU-2289-2021 del 4 de octubre de 2021, suscrita por el señor José Ángel Guerra Laspiur, en calidad apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-113428, para suspender por el plazo un año el certificado de explotación y certificado operativo de su representada, toda vez que la compañía no cumplió con requerimiento señalado por la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1435-2021 del 8 de noviembre de 2021, el cual se refería a la morosidad con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF) y el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS)".*

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-3534-2022 del 17 de noviembre de 2022, el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil autorización para suspender el certificado operativo, por un plazo de un año.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-265-2022 del 28 de noviembre de 2022, los señores Luis González Arroyo y Victor Meneses Sánchez, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron:

> *"Con relación a su oficio DGAC-AJ-OF-1310-2022 donde solicitan un criterio técnico con respecto a la solicitud del Sr. José Ángel Guerra Laspiur, donde solicita la suspensión del Certificado Operativo de la compañía SEMA AGRICOLA, nos permitimos indicarle lo siguiente:*

La Unidad de Aeronavegabilidad ***no tiene objeción técnica*** *para que se le acepte la solicitud de la compañía y se le suspenda tanto el Certificado de Explotación y el Certificado Operativo por el periodo solicitado de un año".*

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2718-2022 del 2 de diciembre de 2022, los señores Jorge Luis Herrera Jiménez y Erick Sagrera Peña, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáutica, en lo que interesa indicaron:

"Esta Unidad de Operaciones Aeronáutica, no tiene inconveniente en que se suspenda el certificado de explotación y certificado operativo de la empresa SEMA Agrícola S.A. por el plazo solicitado de 1 año, en el entendido de que para efectos de reiniciar operaciones, la empresa deberá someterse a un proceso de recertificación técnica tal y como lo establece el RAC 119.63".

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-337-2022 del 6 de diciembre de 2022, los señores Mario Gómez Bermúdez y Christian Chinchilla Montes, funcionarios de la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa indicaron:

"En ese sentido la suspensión está sujeta a lo establecido en el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, por cuanto es una potestad del CETAC la suspensión del certificado de explotación. Al respecto se tiene que:

- *Sema Agrícola S.A. no presenta operaciones desde al año 2020.*

- *Previamente se había solicitado la suspensión de operaciones, en su momento se recomendó que fuera por un plazo de un año, mediante informe DGAC-DSO-TA-INF-167-2021 del 12 de octubre del 2021, por lo que esta solicitud es extemporánea.*

- *De aprobarse la suspensión tal como se solicitó el plazo sería de tres años, plazo que se torna contrario a los principios de continuidad del servicio.*

Con base en lo anterior indiferentemente de aspectos legales y técnicos y a solicitud expresa de la compañía, esta Unidad de Transporte Aéreo recomienda:

1. Suspender temporalmente el certificado de explotación de la compañía Sema Agrícola S.A. durante 6 meses a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

2. No obstante, la compañía deberá demostrar antes de iniciar sus operaciones que mantiene capacidad financiera para continuar con sus operaciones.

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

4. Informar y/o solicitar criterio a las demás unidades técnicas que según tengan competencia con la gestión solicitada".

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

Previo a entrar al análisis de la solicitud presentada por la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, es importante indicar que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-3534-2022 del 17 de noviembre de 2022, el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, gestionó la autorización para suspender el certificado operativo, por un plazo de un año; sin embargo, se debe de aclarar que de acuerdo al inciso I) del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, el cual prescribe que es una atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento, prórroga, **suspensión,** caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación, la solicitud indicada se tramita como una suspensión al certificado de explotación, pese a que en el escrito se indica certificado operativo.

En asocio con lo anterior, el artículo 143 de la misma ley señala que para explotar cualquier servicio aéreo se requiere de un certificado de explotación, el cual es otorgado por el Consejo de Aviación Civil, aprobado por el Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios aéreos internacionales y, en forma simultánea, la Dirección General de Aviación Civil tramita el otorgamiento de un certificado operativo o certificado de operador aéreo, mediante el cual, se demuestra la idoneidad técnica para prestar el servicio.

Por todo lo anterior, deviene en jurídicamente imposible, la prestación de un servicio de la naturaleza que nos incumbe en atención a la Ley General de Aviación Civil, sin la existencia de un certificado de explotación debidamente otorgado, así como, es igualmente desde el punto de vista jurídico, imposible la prestación de estos servicios, aún bajo la vigencia de un certificado de explotación, si este no cuenta con la concurrencia de un certificado operativo, también otorgado en apego con la ley y sus reglamentos, pues la verificación de no cumplimiento con todos los requisitos de idoneidad técnica para la prestación de un servicio, afecta los derechos que confiere el certificado de explotación como efecto jurídico inmediato. Razón por la cual, la suspensión del certificado de explotación conlleva directamente a la suspensión del certificado operativo, pues uno no funciona sin el otro.

Ahora bien, el certificado de explotación en cuestión fue autorizado mediante resolución número 191-2018 del 11 de diciembre de 2018, para brindar los servicios de aviación agrícola comercial (fumigación), en todo el territorio nacional con aeronaves de ala fija, con una vigencia de quince años contados a partir de su expedición.

El artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil señala lo siguiente:

> *"Artículo 157.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado*

de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada. Asimismo, podrá modificar y cancelar el certificado por razones de interés público o por el incumplimiento del concesionario de los términos de la ley, de la concesión o de los reglamentos respectivos.

En todo caso la resolución se tomará en audiencia de las partes a quienes se concederá un término razonable, no mayor de quince días a fin de que dentro del mismo aduzcan las pruebas respectivas".

Al respecto, es importante mencionar que en fecha 4 de octubre de 2021, el señor José Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, había solicitado al Consejo Técnico de Aviación Civil autorización para suspender por un plazo de un año, el certificado de operativo de su representada; sin embargo, mediante la resolución número 013-2021 del 13 de diciembre de 2021, dicha solicitud fue archivada por no haber cumplido con el requerimiento señalado por la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1435-2021 del 8 de noviembre de 2021, el cual se refería a la morosidad con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF) y el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS).

Ahora bien, según el oficio número DGAC-TA-OF-337-2022 del 6 de diciembre de 2022, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, la compañía Sema Agrícola sociedad anónima no presentó operaciones desde el 2020. En este sentido, es importante recordar que el artículo 13 de la Ley General de Aviación Civil dispone lo siguiente:

"Artículo 13.- En resguardo de las atribuciones que le confiere esta Ley, el Consejo Técnico de Aviación Civil procederá a cancelar los certificados de explotación mencionados en el artículo 10, en el tanto que medie alguna de las siguientes causales:

1.- Cuando se incumplan las condiciones que fueron impuestas al concederse el certificado de explotación o cuando se hubieran desvirtuado las finalidades o cometidos que le dieron origen.

2.- Cuando la empresa concesionaria incurra en conductas abiertamente contrarias a la presente Ley, a los reglamentos que sobre la materia haya adoptado el Poder Ejecutivo y a los Convenios Internacionales vigentes.

3.- Cuando se incurra, propicie, oculte o facilite la comisión de algún hecho ilícito o de actividades que atenten contra el orden e interés públicos o contra la seguridad ciudadana.

4.- Cuando la prestación del servicio sea totalmente ineficiente o se incumpla con los requisitos exigidos al momento de otorgarse la concesión".

Por lo anterior, se deberá investigar las razones por las que dicha compañía no opera desde hace más de dos años, habiendo con esto un presunto incumplimiento a las condiciones impuestas al concederse el certificado de explotación.

En otro orden de ideas, en diligencia atinentes a la solicitud de suspensión de certificado de explotación y certificado operativo realizado por la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, mediante oficios números DGAC-DSO-AIR-OF-265-2022 del 28 de noviembre de 2022, y DGAC-DSO-OPS-OF-2718-2022 del 2 de diciembre de 2022, las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas indicaron no tener objeción inconveniente en que se le autorice a la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, la suspensión del certificado de explotación y certificado operativo, en el entendido de que para efectos de reiniciar operaciones, la empresa deberá someterse a un proceso de recertificación técnica tal y como lo establece el RAC 119.63.

En igual sentido, mediante el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-337-2022 del 6 de diciembre de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó suspender temporalmente el certificado de explotación de la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, durante 6 meses a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil; sin embargo, la compañía deberá demostrar antes de iniciar sus operaciones que mantiene capacidad financiera para continuar con sus operaciones.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Autorizar a la compañía Sema Agrícola sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-113428, representada por el señor José Ángel Guerra Laspiur, la suspensión del certificado de explotación por un plazo de un año, contado a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

2) Para efectos de reiniciar operaciones, la compañía Sema Agrícola sociedad anónima deberá someterse a un proceso de recertificación técnica tal y como lo establece el RAC 119.63; además, deberá demostrar que mantiene capacidad financiera para continuar con sus operaciones.

3) Instruir a las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Transporte Aéreo a realizar en conjunto, la investigación preliminar para determinar de conformidad con el artículo 13 de la Ley General de Aviación Civil, el presunto incumplimiento por parte de la compañía Sema Agrícola sociedad anónima a las condiciones impuestas en el certificado de explotación, toda vez que no realizan operaciones desde el 2020.

4) Notifíquese el presente acuerdo al señor Jose Ángel Guerra Laspiur, apoderado generalísimo de la compañía Sema Agrícola Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico info@snhltda.com. Comuníquese a las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

No.019-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con cincuenta y dos minutos del dieciséis de febrero del dos mil veintitrés.

Se conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0031-2023 del 5 de enero de 2023, mediante el cual la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

Resultandos

Primero: Que la compañía Delta Airlines Inc. cuenta con un certificado de explotación, otorgado mediante resolución número 39-1998 del 12 de junio de 1998, con una vigencia igual al Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo suscrito entre Costa Rica y Estados Unidos de América, el cual le permite brindar servicios aéreos de transporte público en la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, Atlanta, Georgia, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa; Atlanta, Georgia, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa; Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa; Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa; Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única VU-0031-2023 del 5 de enero de 2023, la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima de la compañía Delta Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil, sobre la suspensión temporal de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-013-2023 del 17 de enero de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Conocer y dar por recibido las notas con consecutivo de Ventanilla Única VU-0031-2023-E -2023-E, (sic) donde la compañía Delta, informa sobre la suspensión temporal Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP) a partir del 10 de abril del 2023 y hasta el 10 de abril del 2024".*

Cuarto: Q ue en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 31 de enero de 2023, se verificó que la compañía Delta Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-130869, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0031-2023 del 5 de enero de 2023, mediante el cual la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de representante legal de la compañía Delta Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

Al respecto, es importante indicar que la ruta forma parte del certificado de explotación de la compañía Delta Airlines Inc. y de acuerdo a la información suministrada por la Unidad de Transporte Aéreo, en su oficio número DGAC-DSO-TA-OF-013-2023 del 17 de enero de 2023, actualmente está siendo operada, con itinerarios vigentes hasta el 31 de marzo de 2023; asimismo, se recuerda que esta ruta es usualmente operada únicamente por la compañía en temporada alta.

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

> "*2. Cada parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra parte,* salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas *o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.*
>
> *...4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".*

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, la señora Alina Nassar Jorge, representante legal de la compañía Delta Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

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

> *"**Artículo 157**.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.*
>
> ***Artículo 173.-** Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-013-2023 del 17 de enero de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido la nota con consecutivo de ventanilla única VU-0031-2023-E, donde la compañía Delta Inc. informó sobre la suspensión temporal Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Conocer el escrito registrado con el consecutivo número conocer y dar por recibido el escrito identificado con registro VU-0031-2023 del 5 de enero de 2023, mediante el cual la señora Alina Nassar Jorge, representante legal de la compañía Delta Airlines Inc., cedula jurídico número 3-012-130869, informó de la suspensión de los vuelos regulares, en la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa (MSP-LIR-MSP), efectiva a partir del 10 de abril de 2023 y hasta el 10 de abril de 2024.

2) La compañía Delta Airlines Inc. para el reinicio de las operaciones, se deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes.

3) Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, representante legal de la compañía Delta Airlines, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

William López Rodríguez
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

No.020-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con cincuenta y seis minutos del dieciséis de febrero del dos mil veintitrés.

Se conoce recurso de reconsideración interpuesto por la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, en contra del artículo 10 de la sesión ordinaria número 42-2022 del 13 de octubre de 2022, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 151- 2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022.

Resultandos

Primero: Que mediante artículo cuarto de la sesión ordinaria número 43-2021 del 9 de junio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó modificar el permiso de uso en precario otorgado en el hangar número 17 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el cual, inicialmente estaba permisionado a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, para que en adelante fuera utilizado por la compañía Aerobell Service Center sociedad anónima y, a su vez, modificar el permiso de uso en precario otorgado en los hangares 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para que en adelante fuera utilizado por la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, en todo lo demás, se mantuvo incólume el artículo vigésimo sexto de la sesión ordinaria 42-2014 del 30 de julio de 2014.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-232-2022 del 19 de julio de 2022, el Departamento de Aeropuertos recomienda lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *"De acuerdo con los reportes de vigilancia correspondientes a los meses de julio 2021 a mayo del 2022 del hangar N°31 y 32, se evidencia que en el hangar concesionado pernoctaron las siguientes aeronaves, las cuales no se encuentran autorizadas a estar en el hangar:*
>
> - ✓ *Aeronave matrícula **TI-BJA**, Aeronave desinscrita*
> - ✓ *Aeronave **TI-BAY** propiedad de Pacific Aeronautical Services S.A., y a su vez arrendada a Prestige Wings S.A.*
> - ✓ *Aeronave **TI-BHC** propiedad de Age of Empires Ltda. y a su vez arrendada a Aerobell Flight School S.A.*
> - ✓ ***Uso de plataforma para helicópteros***
> - ✓ ***Carro Eléctrico, cuadraciclo.***
>
> *Se puede observar que a pesar el uso de la reconversión comercial autorizada por el CETAC en los hangares N°31 y 32 por medio del acuerdo CETAC-AC-2021-0627 de fecha 16 de junio del 2021 para ser utilizados por la empresa Heliservicios Aerobell S.A. para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros, carga y correo, con aeronaves de ala fija y servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales, utilizando aeronaves de ala fija y rotativa, se evidencia **el uso irregular del mismo.***

Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos en observancia y cumplimiento del principio de legalidad, procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual del hangar N°31 y 32 y se proceda como en derecho corresponda, ya que se ha venido dando un supuesto incumplimiento al Reglamento para la asignación de espacios, Decreto Ejecutivo ***34849-MOPT****, artículo N°10, inciso 5 como causas de extinción de los permisos de uso y contrato, que cita:*

(...)

Cuando sin autorización de la autoridad concedente el fin para el que fue autorizado el uso del dominio público haya sido variado.

(...)".

Tercero: Que mediante el artículo décimo de la sesión ordinaria 42-2022 del 13 de octubre de 2022, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 151-2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022, la cual, en su parte dispositiva, señala textualmente lo siguiente:

"(...)

1) *Realizar la intimación de desalojo administrativo en contra la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-083349, representada por el señor Marco Montealegre Escalante, por la ocupación de los hangares números 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por cuanto, la compañía no cumple con los requisitos para su ocupación, lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 inciso 5 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008), por cuanto, se determinó la permanencia de aeronaves no autorizadas ni ligadas a su certificado.*

2) Otorgar a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje dicho espacio.

3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportunamente y efectiva del espacio en cuestión dentro del plazo establecido.

4) Notifíquese a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, por medio de su representante, señor Marco Montealegre Escalante, por medio del correo electrónico mmontes@aerobell.com. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma

(...)".

Cuarto: Que mediante escrito con número de ventanilla 3474-2022-E del 14 de noviembre de 2022, la señora Barbara Durán Avilés, apoderada especial administrativa de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, interpuso recurso de reconsideración en contra del artículo 10 de la sesión ordinaria número 42-2022 del 13 de octubre de 2022, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 151- 2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1404-2022 del 20 de diciembre de 2022, la Asesoría Jurídica solicitó al Departamento de Aeropuertos criterio técnico con respecto al recurso de reconsideración citado.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-003-2023 del 17 de enero de 2022, el Departamento de Aeropuertos emitió criterio técnico referente al recurso de reconsideración de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, indicando literalmente:

> *"(...)*
>
> *Criterio técnico requerido: Este Departamento de Aeropuertos considera que debe desestimarse el criterio técnico emitido mediante oficio DGAC-DA-OF-232-2022, toda vez que no quedó consignado en el acuerdo tomado por el CETAC, el plazo razonable en el que se debiera haber dado la reconversión comercial aludida, además de que no se advirtió previo a su emisión, la existencia de un proceso de reconversión e intercambio de permisos de uso precario que se estaba gestionando y que finalmente fue aprobado por la Unidad de Aeronavegabilidad, mismo que tardó varios meses en consolidarse, plazo en el cual se advirtió la permanencia de aeronaves no autorizadas producto de la fiscalización que realiza la Administración del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y que motivó la supuesta irregularidad motivo del recurso interpuesto.*
>
> *De igual manera, este Departamento considera necesario que previo a cualquier resolución que se tome con respecto al Recurso de Reconsideración presentado por el recurrente, que se verifique con la Unidad de Aeronavegabilidad que el 15 de junio de 2022, por medio de esa Unidad, la Dirección General de Aviación Civil aprobó la revisión 03 al Manual de Organización de Mantenimiento (MOM), fechado 30 de mayo de 2022, perteneciente a Aerobell Service Center S.A., el cual, incluye el traslado final aprobado al Hangar 17, de manera tal que sea a partir de esa fecha que se actualice a nivel de inspecciones por parte de la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el estatus de las aeronaves que permanezcan o puedan permanecer en este hangar.*
> *(...)*

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

I) Sobre los hechos

Para efectos del dictado de este acto administrativo, se tienen por ciertos los resultandos anteriores por constar así en el expediente administrativo que al efecto lleva la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil.

II) Sobre el fondo del asunto

La presente resolución versa sobre el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Bárbara Durán Avilés, apoderada especial administrativa de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, contra el articulo décimo de la sesión ordinaria 42-2022 del 13 de octubre de 2022, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 151-2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022, referente al desalojo de los hangares otorgados ésta, por supuesto incumplimiento del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008).

III) Sobre la legitimación y admisibilidad del recurso

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

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

En este sentido, el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil establece literalmente lo siguiente:

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

En el presente asunto, la resolución citada fue debidamente notificada a la compañía empresa Heliservicios Aerobell sociedad anónima, el 24 de octubre de 2022, según consta en el acta de notificación número 241 de las 14:18 horas del mismo día indicado, el plazo para presentar los recursos de ley vencía el 15 de noviembre de 2022.

Ahora bien, el recurso de reconsideración sub examine fue presentado el 14 de noviembre de 2021, por lo cual, el mismo se encuentra dentro del plazo establecido por ley y, por lo tanto, se procederá a conocer el fondo del asunto.

IV) Sobre el fondo del asunto

La presente resolución versa sobre el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Bárbara Durán Avilés, apoderada especial administrativa de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, contra el articulo décimo de la sesión ordinaria 42-2022 del 13 de

octubre de 2022, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 151-2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022.

Mediante escrito del 14 de noviembre de 2022, la señora Durán Avilés, en su condición antes citada, presentó recurso de reconsideración contra el articulo décimo de la sesión ordinaria 42-2022 del 13 de octubre de 2022, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 151-2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022, basándose en los siguientes hechos:

- *Indica la señora Durán Avilés que:*

"(...)

ANTECEDENTES

(...)

Ha de indicarse, que la permanencia de los Activos, Equipos y Aeronaves indicadas por la administración como "motivo" de la decisión adoptada y que aquí se recurre, se encuentra plenamente justificada por las Actividades debidamente aprobadas por parte de la Dirección General de Aviación Civil en los Hangares 31 y 32, operados en las fechas señaladas por parte de Aerobell Service Center S.A., como OMA, y también en el proceso de transición y reconversión a operar en el Hangar 17.-

Se debe considerar -como se indica-, que el CETAC aprobó el 09 de junio de 2021, la reconversión e intercambio de permisos de uso Precario, siendo que la OMA autorizada a la Empresa Aerobell Service Center S.A. -y que se encontraba en operación en los hangares 31 y 32-, fue autorizada a trasladarse al hangar 17; y por otra parte, el COA de Heliservicios Aerobell S.A. que operaba en el hangar 17, fue autorizado a trasladarse a los hangares 31 y 32.-

Durante los meses posteriores a junio de 2021, se inició un traslado y reconversión planificado y con muy buen orden de las Operaciones del Taller de los Hangares 31 y 32 al hangar 17. Dicho proceso de reconversión se realizó de la manera mejor planificada y profesional, bajo el seguimiento y siguiendo las recomendaciones del Departamento de Aeronavegabilidad de la Dirección General de Aviación Civil. –

Como es lógico pensar, estos procesos de traslado de operaciones técnicas y con responsabilidades de Aeronavegabilidad de Aeronaves, deben realizarse bajo estrictas normas y procesos, y bajo ningún concepto se trata de procesos que pueden realizarse prontamente y a la ligera. En ese sentido, se ha de considerar que los procesos de diseño de las instalaciones en el Hangar 17 tomaron su tiempo. Lo cual es lógico, por la naturaleza de este tipo de procesos. –

(...)

Relación de Hechos:

1. Para el 08 de noviembre de 2021, luego de realizar un diseño y traslado preliminar de las maquinarias, equipos y el taller, se realizó una primera solicitud al Departamento de Aeronavegabilidad (Ver Anexo 1 y Anexo 2) para que procediera a la inspección de lo planificado y las nuevas instalaciones de la OMA en el Hangar 17, visita que el Departamento de Aeronavegabilidad programó para el día 30 de noviembre de 2021 (Ver Anexo 3).

2. El 03 de diciembre de 2021, el Departamento de Aeronavegabilidad emitió un primer listado de no conformidades (Correcciones y Recomendaciones) (Ver Anexo 4).-

3. El 20 de enero de 2022, se procedió a emitir respuesta al Oficio del 03 de diciembre de 2021 del Departamento de Aeronavegabilidad (Ver Anexo 5), en donde se detalla con fotos y demás, las acciones correctivas técnicas que se realizaron siguiendo las recomendaciones de Aeronavegabilidad. -

4. El 04 de febrero de 2022, el Departamento de Aeronavegabilidad volvió a indicar su no aceptación de ciertas acciones correctivas (Ver Anexo 6).-

5. El 13 de mayo del 2022, Aerobell Service Center S.A. volvió a indicar al Departamento de Aeronavegabilidad, las nuevas correcciones realizadas (Ver Anexo 7).-

6. El 16 de mayo de 2022, el Departamento de Aeronavegabilidad dio finalmente por aprobadas todas las inconformidades y correcciones realizadas, dando por terminado el proceso de inspección de las instalaciones del taller en el hangar 17.-

7. El 01 de junio de 2022, se presentó al Departamento de Aeronavegabilidad, una nueva versión del MOM (Manual de Organización de Mantenimiento), revisado ya con la nueva ubicación, planos y demás de la OMA en el Hangar 17 (Ver Anexo 9).-

8. El 15 de junio de 2022, la Dirección General de Aviación Civil aprobó la revisión 03 al Manual de Organización de Mantenimiento (MOM), fechado 30 de mayo de 2022, perteneciente a Aerobell Service Center S.A., el cual, incluye el traslado final aprobado al Hangar 17.-

De conformidad con la cronología supra detallada, se evidencia que se ha realizado un proceso de Traslado y Reconversión de Hangares, el cual por su naturaleza, es un proceso que toma un tiempo prudencial para poder ejecutarse. -

En forma concordante con todo lo anterior, existen entonces razones legales, técnicas y razonables que justifican correcta y legalmente la permanencia de los Activos, Equipos o Aeronaves en los Hangares 31 y 32 durante el periodo de tiempo señalado, que son las siguientes:

a. En cuanto al TI-BJA, hasta principios del mes de noviembre 2021 estuvo en proceso de mantenimiento bajo su OMA debidamente autorizada a Aerobell Service Center S.A. -en ese momento autorizada a operar en los hangares 31 y 32-, puesto que el proceso de traslado y conversión estaba aún en proceso de aprobación por parte de la DGAC.-

b. Las Aeronaves TI-BHC y TI-BAY estuvieron en los Hangares 31 y 32 durante el período de transición -mientras tanto esos hangares todavía funcionaban como taller-, debido a que la OMA Aerobell Service Center S.A. radicada en aquel momento en los Hangares 31 y 32, era la OMA que realizaba el mantenimiento a esas aeronaves en los momentos indicados.-

c. La plataforma para Helicóptero -que señala el acto impugnado-, es una herramienta básica y fundamental de remolque de Helicópteros, y sobre el particular se debe considerar que Heliservicios Aerobell S.A. se encuentra debidamente autorizada en sus Especificaciones de Operación, con un equipo de Ala Rotativa (Helicóptero), que a su vez, tenía en esas fecha como OMA autorizada o encargada a Aerobell Service Center S.A.; en consecuencia con lo cual, ya sea con base en la debida autorización del COA de Heliservicios Aerobell S.A., o bien, o por su relación con la OMA de Aerobell Service Center S.A., dicha Aeronave podía estar en los Hangares 31 y 32, siendo la plataforma de Helicópteros, una herramienta de uso normal para la operación de los mismos.-

d. En cuanto al Carrito de Golf, el mismo es propiedad de Aerobell Service Center S.A. y se utiliza en las labores normales y rutinarias de trasladar personal, equipos y herramientas entre hangares y para dar servicio de mantenimiento como OMA, en las fechas indicadas, en los hangares 31 y 32.-

e. En cuanto al cuadraciclo, es práctica común ya establecida en el Aeropuerto, la utilización de estos aparatos para el remolque de Aeronaves pequeñas. El cuadraciclo era utilizado en ese momento por Aerobell Service Center S.A., en las Operaciones de rutina de los Hangares 31 y 32, para el remolque de Aeronaves, lo cual es normal y práctica común. -

Por todos los aspectos indicados anteriormente, consideramos que las Aeronaves y Equipos indicados, sí se encontraban autorizadas a permanecer en los Hangares 31 y 32 en el período de fechas indicadas. -

(...)

AGRAVIOS

En el presente apartado, se hará un desarrollo de cada uno de los motives por los cuales, a juicio de mi representada, la resolución que se impugna adolece de vicios que generan la nulidad absoluta de la misma.

I.- VICIO EN EL MOTIVO DEL ACTO QUE IRRADIA HACIA EL CONTENIDO DEL MISMO, POR CUANTO NO HA EXISTIDO DE NINGUNA MANERA, CAMBIO EN EL FIN DEL ESPACIO OTORGADO ATRAVES DEL PERMISO DE USO DE SUELO REVOCADO. –

II.- FALTA DE FUNDAMENTACIÓN (Artículo 136 LGAP) Y CONSECUENTE QUEBRANTO AL DERECHO DE DEFENSA. –

III. -FALTA DE FUNDAMENTACION POR FALTA DE DERIVACION (ART 136 LGAP) VICIA EL MOTIVO Y CONTENIDO DEL ACTO. -

PETITORIA

Con fundamento en los motivos y agravios señalados a lo largo del presente Recurso de Reconsideración, respetuosamente solicito:

1) Se anule por resultar sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico, la decisión contenida en el ***Artículo 10 adoptado por el Consejo Técnico de aviación Civil en la Sesión Ordinaria No. 42-2022, celebrada en fecha 13 de octubre de 2022,*** *aquí impugnada, y en consecuencia la* ***Resolución No. 0151- 2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022.-***

2) Que en consecuencia con la pretensión inmediata anterior, se disponga el inmediato archive de los autos. –

(...)".

En cuanto a los argumentos de descargo, mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1404-2022 del 20 de diciembre del 2022, la Asesoría Jurídica solicitó criterio e información al Departamento de Aeropuertos, el cual, emite criterio técnico formal, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-003-2023 del 17 de enero de 2023, en el cual manifiesta con respecto al tema literalmente lo siguiente:

"(...)

Requerimiento:
Se solicita a este Departamento emitir criterio técnico formal sobra cada uno de los argumentos presentados en el recurso de reconsideración, a saber:

"...Relación de Hechos:
1. Para el 08 de noviembre de 2021, luego de realizar un diseño y traslado preliminar de las maquinarias, equipos y el taller, se realizó una primera solicitud al Departamento de Aeronavegabilidad (Ver Anexo 1 y Anexo 2) para que procediera a la inspección de lo planificado y las nuevas instalaciones de la OMA en el Hangar 17, visita que el Departamento de Aeronavegabilidad programó para el día 30 de noviembre de 2021 (Ver Anexo 3).
2. El 03 de diciembre de 2021, el Departamento de Aeronavegabilidad emitió un primer listado de no conformidades (Correcciones y Recomendaciones) (Ver Anexo 4).-
3. El 20 de enero de 2022, se procedió a emitir respuesta al Oficio del 03 de diciembre de 2021 del Departamento de Aeronavegabilidad (Ver Anexo 5), en donde se detalla con fotos y demás, las acciones correctivas técnicas que se realizaron siguiendo las recomendaciones de Aeronavegabilidad.-
4. El 04 de febrero de 2022, el Departamento de Aeronavegabilidad volvió a indicar su no aceptación de ciertas acciones correctivas (Ver Anexo 6).-

5. El 13 de mayo del 2022, Aerobell Service Center S.A. volvió a indicar al Departamento de Aeronavegabilidad, las nuevas correcciones realizadas (Ver Anexo 7).-
6. El 16 de mayo de 2022, el Departamento de Aeronavegabilidad dio finalmente por aprobadas todas las inconformidades y correcciones
realizadas, dando por terminado el proceso de inspección de las instalaciones del taller en el hangar 17.-
7. El 01 de junio de 2022, se presentó al Departamento de Aeronavegabilidad, una nueva versión del MOM (Manual de Organización de Mantenimiento), revisado ya con la nueva ubicación, planos y demás de la OMA en el Hangar 17 (Ver Anexo 9).-
8. El 15 de junio de 2022, la Dirección General de Aviación Civil aprobó la revisión 03 al Manual de Organización de Mantenimiento (MOM), fechado 30 de mayo de 2022, perteneciente a Aerobell Service Center S.A., el cual, incluye el traslado final aprobado al Hangar 17.-
De conformidad con la cronología supra detallada, se evidencia que se ha realizado un proceso de Traslado y Reconversión de Hangares, el cual por su naturaleza, es un proceso que toma un tiempo prudencial para poder ejecutarse.

Con respecto a la relación de hechos que aporta el recurrente, al parecer, el proceso de reconversión e intercambio de permisos de uso en precario que aprobó el CETAC el 09 de junio 2021 mediante artículo cuarto de la sesión ordinaria número 43-2021, careció de una definición de plazo para materializar la modificación del permiso de uso en precario otorgado mediante artículo cuarto de la sesión ordinaria número 43-2021 del 9 de junio de 2021 a las empresas Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima y Aerobell Service Center Sociedad Anónima.

A la luz de esta aparente carencia, pero procediendo al amparo de la Unidad de Aeronavegabilidad, ambas empresas iniciaron el proceso de reconversión e intercambio de permisos de uso en precario, situación que se mantuvo en el tiempo pero que la administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma lo reportó en los informes de fiscalización a lo largo del plazo transcurrido entre junio 2021 y mayo 2022, en apego a sus responsabilidades respecto al uso de hangares.

De lo anterior se infiere que el proceso de reconversión e intercambio de permisos de uso en precario de trato, requirió de un tratamiento técnico – administrativo conciliado entre las empresas Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima y Aerobell Service Center Sociedad Anónima y la Unidad de Aeronavegabilidad, del cual no se advirtió al Departamento de Aeropuertos ni a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, de igual manera, al parecer tampoco se advirtió de un plazo específico para que el proceso se materializara, que según se puede verificar en los antecedentes, requirió más de doce meses de plazo para que finalmente se aprobara el Manual de Organización de Mantenimiento en la nueva ubicación, así como planos y demás de la OMA en el Hangar 17.

En torno a lo antes indicado, es necesario referir un aspecto relevante plasmado en el recurso de reconsideración, en su apartado ANTECEDENTES, que textualmente indica:

"...Ha de indicarse, que la permanencia de los Activos, Equipos y Aeronaves indicadas por la Administración como "motivo" de la decisión adoptada y que aquí se recurre, se encuentra plenamente justificada por las Actividades debidamente aprobadas por parte de la Dirección General de Aviación Civil en los Hangares 31 y 32, operados en las fechas señaladas por parte de Aerobell Service Center S.A., como OMA, y también en el proceso de transición y reconversión a operar en el Hangar 17.-...

Análisis para emisión de Criterio técnico requerido:

La base del criterio emitido por parte del Departamento de Aeropuertos mediante oficio DGAC-DA-OF-232-2022 es que durante las inspecciones efectuadas al hangar N°31 y 32, se observaron aeronaves no autorizadas a permanecer en estos:

- ✓ *Aeronave matrícula TI-BJA, Aeronave desinscrita.*
- ✓ *Aeronave TI-BAY propiedad de Pacific Aeronautical Services S.A., y a su vez arrendada a Prestige Wings S.A.*
- ✓ *Aeronave TI-BHC propiedad de Age of Empires Ltda. y a su vez arrendada a Aerobell Flight School S.A.*
- ✓ *Uso de plataforma para helicópteros.*
- ✓ *Carro eléctrico, cuadriciclo*

Ahora bien, sobre la base de la revisión efectuada a los antecedentes, indistintamente del plazo transcurrido entre el 09 de junio 2021, fecha en la que se aprueba modificar el permiso de uso en precario (se materializa mediante acuerdo CETAC-AC-2021-0627 de fecha 16 de junio del 2021) y el 19 de julio de 2022, fecha en la que se elabora el oficio DGAC-DA-OF-232-2022 que contiene el criterio técnico que afirma el uso irregular del hangar N°31 y 32, resulta evidente que para emitir este criterio no se observaron los elementos que el recurrente advierte, y que fueron coordinados con la Unidad de Aeronavegabilidad para poder materializar el proceso de reconversión e intercambio de permisos de uso precario.

"...Se puede observar que a pesar el uso de la reconversión comercial autorizada por el CETAC en los hangares N°31 y 32 por medio del acuerdo CETAC-AC-2021-0627 de fecha 16 de junio del 2021 para ser utilizados por la empresa Heliservicios Aerobell S.A. para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros, carga y correo, con aeronaves de ala fija y servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales, utilizando aeronaves de ala fija y rotativa, se evidencia el uso irregular del mismo..."

Criterio técnico requerido:

Este Departamento de Aeropuertos considera que debe desestimarse el criterio técnico emitido mediante oficio DGAC-DA-OF-232-2022, toda vez que no quedó consignado en el acuerdo tomado por el CETAC, el plazo razonable en el que se debiera haber dado la reconversión comercial aludida, además de que no se advirtió previo a su emisión, la existencia de un proceso de reconversión e intercambio de permisos de uso precario que se estaba gestionando y que finalmente fue aprobado por la Unidad de Aeronavegabilidad,

mismo que tardó varios meses en consolidarse, plazo en el cual se advirtió la permanencia de aeronaves no autorizadas producto de la fiscalización que realiza la Administración del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y que motivó la supuesta irregularidad motivo del recurso interpuesto.

De igual manera, este Departamento considera necesario que previo a cualquier resolución que se tome con respecto al Recurso de Reconsideración presentado por el recurrente, que se verifique con la Unidad de Aeronavegabilidad que el 15 de junio de 2022, por medio de esa Unidad, la Dirección General de Aviación Civil aprobó la revisión 03 al Manual de Organización de Mantenimiento (MOM), fechado 30 de mayo de 2022, perteneciente a Aerobell Service Center S.A., el cual, incluye el traslado final aprobado al Hangar 17, de manera tal que sea a partir de esa fecha que se actualice a nivel de inspecciones por parte de la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el estatus de las aeronaves que permanezcan o puedan permanecer en este hangar.

(...)".

Ahora bien, los argumentos presentados en el recurso de reconsideración de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima se basan en que la empresa no ha incumplido con el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008), ya que se ha realizado un proceso de traslado e intercambio de aeronaves en los hangares 31-32 y el 17, conforme a la autorización dada por el Consejo Técnico de Aviación Civil y a las normas jurídicas aplicables.

Al respecto, en el oficio número DGAC-DA-OF-003-2023 del 17 de enero de 2023, el Departamento de Aeropuertos indica literalmente

"(...)

Sobre la base de la revisión efectuada a los antecedentes, indistintamente del plazo transcurrido entre el 09 de junio 2021, fecha en la que se aprueba modificar el permiso de uso en precario (se materializa mediante acuerdo CETAC-AC-2021-0627 de fecha 16 de junio del 2021) y el 19 de julio de 2022, fecha en la que se elabora el oficio DGAC-DA-OF-232-2022 que contiene el criterio técnico que afirma el uso irregular del hangar N°31 y 32, resulta evidente que para emitir este criterio no se observaron los elementos que el recurrente advierte, y que fueron coordinados con la Unidad de Aeronavegabilidad para poder materializar el proceso de reconversión e intercambio de permisos de uso precario".

Con respecto a lo citado supra, el proceso de intercambio de permisos de uso en precario de las compañías Heliservicios Aerobell sociedad anónima y Aerobell Service Center Sociedad Anónima, efectivamente fueron aprobados mediante resolución número 91-2021 del 9 de junio del 2021, por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo cuarto de la sesión ordinaria número 43-2021 del 9 de junio de 2021, esta aprobación fue dada sin establecer un plazo para terminar con el intercambio de espacios entre las empresas, generando confusión en la gestión.

La administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma en cumplimiento de sus deberes reportó irregularidades en los reportes de fiscalización, respecto al uso de los hangares en cuestión, generando informes de incumplimiento del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008).

Lo anterior, ya que se verificó la presencia de aeronaves en los hangares respectivos que no se encontraban autorizadas en los certificados operativos de las compañías, siendo esto una causal para la administración de recuperar el espacio permisionado, claro está, que en este caso particular existe por parte de la Administración un claro error en la información suministrada, ya que las compañías Heliservicios Aerobell sociedad anónima y Aerobell Service Center sociedad anónima, estaban autorizadas para utilizar ambas los espacios asignados a cada una, para poder cumplir con los cambios necesarios de aeronaves, entre otros, para el éxito del intercambio de hangares.

Es decir, todos los hechos se refieren a una situación o acción llevada por la Administración, generada por falta de comunicación entre las Unidades, mismas que fueron contrarias a la resolución número 91-2021 del 09 de junio del 2021, aprobada por el CETAC, mediante artículo 4 de la sesión ordinaria número 43-2021 del 9 de junio de 2021, en la cual se permitió el intercambio de los permisos de uso en precario entre las compañías Heliservicios Aerobell sociedad anónima y Aerobell Service Center sociedad anónima.

Asimismo, en el oficio número DGAC-DA-OF-003-2023 citado, emitido por el Departamento de Aeropuertos, se manifiesta: (…) *que debe desestimarse el criterio técnico emitido mediante oficio DGAC-DA-OF-232-2022, toda vez que no quedó consignado en el acuerdo tomado por el CETAC, el plazo razonable en el que se debiera haber dado la reconversión comercial aludida, además de que no se advirtió previo a su emisión, la existencia de un proceso de reconversión e intercambio de permisos de uso precario que se estaba gestionando y que finalmente fue aprobado por la Unidad de Aeronavegabilidad, mismo que tardó varios meses en consolidarse, plazo en el cual se advirtió la permanencia de aeronaves no autorizadas producto de la fiscalización que realiza la Administración del Aeropuerto (...).*

Con respecto al recurso de reconsideración presentado, contra la resolución número 151-2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la parte lleva razón en sus argumentos, ya que se determinó erróneamente que la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima se encontraba en una ocupación irregular por tener aeronaves que no se encontraban en su certificado operativo, causal de desalojo de conformidad con el Reglamento para la Asignación de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Sin embargo, se evidencia que la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima ha cumplido con el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con respecto a la ocupación en el uso en precario del espacio asignado, en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, acciones que estaban autorizadas.

Por lo antes citado, la Asesoría Jurídica recomienda dejar sin efecto la resolución número 0151- 2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022, aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la sesión ordinaria número 42-2022 del 13 de octubre de 2022, por no existir motivo legal para el desalojo del espacio 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima.

Por lo tanto

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Acoger el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Bárbara Durán Avilés, apoderada especial administrativa de las compañías Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, contra la resolución número 0151- 2022 de las 19:09 horas del 13 de octubre de 2022, aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la sesión ordinaria número 42-2022 del 13 de octubre de 2022, por no existir motivo legal, esto con fundamento en la recomendación emitida por el Departamento de Aeropuertos mediante el oficio número DGAC-DA-OF-003-2023 del 17 de enero de 2023.

2) Dese por agotada la vía administrativa.

3) Notifíquese a la señora Bárbara Durán Avilés, apoderada especial administrativa de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083399, por medio del correo electrónico notificacionesadm@valencianokamer.com., y al correo electronico barbara@valencianokamer.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Financiero, Departamento de Aeropuertos y la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 5

No.021-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas exactas del dieciséis de febrero del dos mil veintitrés.

Conoce el Consejo Técnico de Aviación Civil el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, contra el artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 49-2022 del 10 de noviembre de 2022, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, referente a la obligatoriedad de rendir la garantía de cumplimiento, según el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado *Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación.*

Resultandos

Primero: Que mediante oficio número DGAC-ALEG-OF-1560-2014 del 21 de octubre de 2014, la Asesoría Jurídica indicó textualmente lo siguiente:

"(...)

Es evidente que con el presente caso estamos ante un problema de antinomia o conflicto de normas. Existe antinomia cuando dos normas o más que pertenecen al mismo ordenamiento imputan al mismo caso soluciones incompatibles entre sí, y que dan lugar a que la aplicación simultanea de las normas produzca resultados incompatibles e imposibles. De ahí que se tenga que elegir entre unas y otras.

Los criterios tradicionalmente utilizados para resolver las antinomias son bien conocidos: el jerárquico, en cuya virtud la ley superior deroga a la inferior; el cronológico, por el que la ley posterior deroga a la anterior; y el de especialidad, que ordena la derogación de la ley general en presencia de la especial.

En el caso que nos ocupa estamos ante la presencia de dos leyes especiales, una el Decreto No. 23008-MOPT, cuya declaratoria consistió, que ante la quiebra o cesación de pagos de empresas que ostentan un certificado de explotación, la Administración carece de garantías que respalden las obligaciones contraídas por concepto de servicios aeroportuarios y uso de instalaciones.

Que al observarse que no todas las concesionarias mantienen deudas por el uso de esos servicios e instalaciones y siendo el respaldo de tales deudas la motivación principal de la garantía que se ha requerido, procede concretar los alcances de la obligación, para que recaiga únicamente sobre los concesionarios que mantienen crédito por servicios y uso de instalaciones.

El segundo caso obedece al Reglamento de Certificados de Explotación (Decreto Ejecutivo No. 37972-MOPT), el cual su pretensión principal fue reformar y derogar ***únicamente el Decreto Ejecutivo N° 3326-T, del 25 de octubre de 1973 que regula el otorgamiento de***

certificados de explotación, *con el fin de adaptarlo a la realidad institucional, por lo cual no modificó otras normas u otras regulaciones con fines similares.*
De lo anterior se desprende que sin (sic) bien es cierto ambos Decretos son Leyes especiales, el Decreto 23008-MOPT, fue ***creado especialmente*** *para regular el pago de la garantía de cumplimiento a los concesionarios que deseen mantener crédito con la Dirección General, toda vez que la obligación de éstos es pagar con puntualidad y de forma inmediata los compromisos que adquieran con el Consejo Técnico de Aviación Civil, que se deriven de la operación aeronáutica y de conformidad con el Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias.*

Por lo anterior considera esta Unidad de Asesoría Legal que de acuerdo a la especificidad de la Norma Decreto No. 23008-MOPT, que las empresas que estén realizando con puntualidad el pago de obligaciones contraídas por concepto de servicios aeroportuarios y uso de instalaciones, no es necesario la presentación de la garantía de complimiento, sino que se solicitará la misma, únicamente aquellas empresas que decidan hacer el pago por mes vencido por lo que dicha garantía respaldará el pago de la deuda contraída, toda vez que la naturaleza del Decreto citado, fue tener dicha garantía como respaldo ante la quiebra o cesación de pagos de empresas que ostentan un certificado de explotación.

Es importante indicar que si los depósitos realizados por las empresas representadas por el señor Luis Ortiz, no son suficientes para cubrir todas las facturas del mes o bien existiera algún atraso en dichos pagos, se les deberán (sic) solicitar de forma inmediata, la garantía de cumplimiento para respaldar la deuda adquirida, caso contrario se expondría, esta y cualquier otra empresa a ser sometida a un procedimiento administrativo para la cancelación del certificado de explotación".

(La negrita y el subrayado son originales)

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0507-2022 del 9 de mayo de 2022, la Asesoría Jurídica indicó textualmente lo siguiente:

"(...)

Se indica en el correo electrónico que las compañías Avianca Costa Rica sociedad anónima y Taca International sociedad anónima conforman Avianca Group. Es importante indicarle con relación al concepto de "Grupo de Interés Económico" que se dice que se requiere de dos o más personas físicas o jurídicas para que se constituya un Grupo de este tipo, el cual tiene como finalidad facilitar o desarrollar la actividad económica de sus miembros o mejorar o acrecer los resultados de esa actividad.

En Costa Rica, con respecto a los Grupos de Interés Económicos, se tiene poca normativa entre ellas el acuerdo SUGEF 5-04 denominado "REGLAMENTO SOBRE LÍMITES DE CRÉDITO A PERSONAS INDIVIDUALES Y GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO" publicado en La Gaceta número 227 de fecha 19 de noviembre de 2004, el cual en el artículo 8 indica:

*"**Artículo 8º—Conformación de los grupos de interés económico***
Un grupo de interés económico estará conformado por el conjunto de dos o más personas que mantengan relaciones financieras, administrativas o patrimoniales significativas entre sí, identificadas según los artículos 4, 5, 6 y 7 de este cuerpo normativo, así como por las personas por medio de las cuales se constituyan las relaciones administrativas y patrimoniales según el inciso a) del artículo 6 y el inciso b) del artículo 7 de este Reglamento.

Las personas que formen parte de un grupo de interés económico podrán estar o no vinculadas a la entidad. Para las personas vinculadas, adicionalmente a lo dispuesto en este Reglamento, regirá lo dispuesto en el "Reglamento sobre el Grupo Vinculado a la Entidad".

Por su parte, el Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero, mediante Reglamento número 20 de fecha 16 de julio de 1996, denominado "Reglamento para el otorgamiento de crédito a grupos de interés económico", define Grupo de Interés Económico como:

*"**Artículo 2.***

Para la aplicación del presente Reglamento se usarán las siguientes definiciones:
a) Grupo de Interés Económico: Conjunto de dos o más personas físicas o jurídicas o una combinación de ambas, entre las cuales se den vinculaciones o relaciones de negocios, de capitales, de administración o de parentesco, que permitan a una o más de esas personas ejercer una influencia significativa en las decisiones de los demás, de conformidad con los términos establecidos en los Artículos 3 y 4 de este Reglamento".

El objeto de los reglamentos antes señalados se origina exclusivamente por la necesidad de limitar el riesgo de crédito y de inversión de las entidades, grupo y conglomerados financieros; de ahí que su utilización como figura solo gira alrededor de esas autoridades y no para otras Instituciones Públicas u Organizaciones.

Así las cosas, si existiera elementos necesarios para calificar e incluir a estas dos compañías como parte de un Grupo de Interés Económico, la Ley General de Aviación Civil no establece o faculta al Consejo Técnico de Aviación Civil para otorgar o rechazar solicitudes de operadores considerando a Grupos de Interés Económico, de igual forma, no existe en la actualidad regulación aplicable a estos grupos en materia aeronáutica.

No obstante, no es cuestionable jurídicamente que la figura de Grupo de Interés Económico no desvirtúa la individualidad de las personas físicas o jurídicas que configuran ese grupo, en cuanto a sus competencias, obligaciones y responsabilidades, tampoco en cuanto a sus derechos otorgados individualmente. Pretender que una persona de ese grupo pueda trasferir o compartir sus competencias a otra persona del mismo grupo, sería desconocerle la individualidad y centro legal y moral de derechos y obligaciones a éstas.

En la presente gestión, ambas compañías conservan su razón social, cédula jurídica e individualidad.

Además, debemos indicar que la potestad de ejecutar un acto por parte de la Administración debe ser reconocida expresamente por el Legislador, lo anterior atendiendo al principio de legalidad previsto en los artículos 11 de la Constitución Política y 11 de la Ley General de la Administración Pública.

El principio mencionado supone que las autoridades públicas tienen su actuación limitada a aquello que expresamente el ordenamiento les faculte a hacer; contrario sensu, tienen prohibido todo aquello que no les esté expresamente autorizado.

Por lo expuesto, las compañías Avianca Costa Rica y Taca International debe cada una rendir individualmente su garantía de cumplimiento".

Tercero: Que mediante escrito del 7 de julio de 2022, el señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, solicitó textualmente lo siguiente:

"(...)

La consulta realizada por parte del Proceso de Tesorería a la Unidad de Asesoría Legal en fecha del 05 de mayo del 2022 omitió indicar que actualmente Avianca Costa Rica opera bajo dicha modalidad prepago y lo pretendido era realizar un nuevo cálculo de garantía de Aerovías de Continente Americano S.A. Avianca, ya que erróneamente se había estimado en 0. Por lo tanto, el oficio DGAC-AJ-OF-0507-2022 no se refirió expresamente al Decreto Ejecutivo 23008-MOPT, sino que la Unidad de Asesoría Legal desarrolló un análisis acerca de la posibilidad de rendir una única garantía bajo la figura de un mismo grupo económico, lo cual nunca fue la intención de las compañías a las que refiere el oficio. De esta forma, resulta contrario a la norma vigente, el pretender que Avianca Costa Rica rinda una garantía cuando su modalidad de pago está amparada al derecho sustantivo y se ha cumplido las condiciones necesarias para conservar esta modalidad, es decir, se ha mantenido la puntualidad en el pago de las obligaciones.

En virtud de lo expuesto, solicito se suspenda la intimación de garantía a Avianca Costa Rica y en vez de ello, se mantenga la modalidad de pago bajo la cual actualmente se opera, es decir, la amparada al artículo 1 y 2 del Decreto Ejecutivo número 23008-MOPT.
(...)".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0914-2022 del 10 de agosto de 2022, la Asesoría Jurídica indicó textualmente lo siguiente:

"(...)

En este sentido, es importante aclarar que la naturaleza y propósito de la garantía de cumplimiento requerida en el numeral 20 del Reglamento de certificados de explotación es el asegurar el cumplimiento a los concesionarios que deseen mantener crédito con la Dirección General de Aviación Civil, toda vez que la obligación de éstos es pagar con puntualidad y de forma inmediata los compromisos que adquieran con el Consejo Técnico de Aviación Civil, que se deriven de la operación aeronáutica; sin embargo, es clara la normativa al indicar que para asegurar dicho pago, la concesionarias de un certificado de explotación deberán rendir

una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas frente al Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias.

Ahora bien, es importante recordar que la potestad de ejecutar un acto por parte de la Administración debe ser reconocida expresamente por el Legislador, lo anterior, atendiendo el principio de legalidad previsto en los artículos 11 de la Constitución Política y 11 de la Ley General de la Administración Pública.

El principio mencionado supone que las autoridades tienen su actuación limitada a aquello que expresamente el ordenamiento les faculte a hacer; contrario sensu, tienen prohibido todo aquello que no les esté expresamente autorizado.

Por lo anterior, al establecer el Reglamento de certificados de explotación, una obligación a la concesionaria de un certificado de explotación, de rendir una garantía de cumplimiento, la cual servirá como medio para asegurar los pagos que por obligación, están las concesionaria a realizar con puntualidad y en apego al principio de legalidad dispuesto en nuestro ordenamiento jurídico, la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima deberá ajustarse a lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento de certificados de explotación y presentar su correspondiente garantía de cumplimiento.

Con la aclaración expuesta en este acto, la Asesoría jurídica conforma el contenido del oficio número DGAC-ALEG-OF-1560-2014 del 21 de octubre de 2014, dejando sin efecto el mismo".

Quinto: Que mediante oficio número DTA 55/22 del 26 de agosto de 2022, la señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

"(...)

1. Que se suspenda la intimación de la garantía de cumplimiento de Avianca Costa Rica, y que mi representada continue con el acuerdo legal y acordado entre las parte Financiera y legal de la Dirección General de aviación Civil desde el 2014, de no rendir garantía de cumplimiento, ya que el pago esta amparado al derecho sustantivo, y siempre se han cumplido con las obligaciones, la empresa ha demostrado en todos estos años que no mantiene deudas por el uso ni obligaciones, pues nunca se ha tenido un incumplimiento de pagos de mi representada, ni hemos sido sujetos de procesos administrativos por parte de esta autoridad.
2. Que de acuerdo a lo conversado en la reunión Sr Director, a pesar de las diferentes situaciones que en estos momentos, el área aeronáutica debe sobrellevar, como son la inflación en los diferentes países donde se realizan operaciones, aunado al alto precio del combustible y pago de refinería, mi representada optó por no solicitar crédito ante la autoridad aeronáutica por los servicios y uso de instalaciones, si no que paga sus servicios de contado o mediate el sistema de convenio de prepago, como se ha venido realizando por todos estos años, de esta manera nos ayudamos mutuamente desde la legalidad, para que este negocio sea viable y sostenible a largo plazo y de conveniencia para ambas partes ya que

como bien se indicó, el rendir una garantía de cumplimiento, actualmente resulta muy onerosa en el mercado, y obliga a tener el dinero ocioso en el banco o en una entidad garante.

3. Que mientras se resuelve lo anteriormente indicado, y al Avianca Costa Rica, al estar actualmente al día con sus pagos, al haber realizado el objeto de entregar una suma de dinero derivadas de una obligación, consecuentemente, la aerolínea ha cumplido con la obligación dineraria respectiva, por lo que las gestiones y procesos que son solicitados al Área financiera y otros departamentos en la Dirección General de Aviación Civil, solicitamos continúen su trámite normal, ya que por parte del Área Financiera, se requiere que esta unidad extienda constancia de no saldos de la aerolínea, para diferentes procesos que la empresa gestiona ante esta autoridad, y no se ha logrado avanzar, como son la aprobación de itinerarios de septiembre 2022, no tampoco con la ampliación al certificado de explotación en la ruta SJOUIOEZE y vv, los cuales son sumamente urgentes su aprobación".

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1018-2022 del 31 de agosto de 2022, la Asesoría Jurídica indicó textualmente lo siguiente:

"(...)

Además, mediante el oficio número DTA 55/22 del 26 de agosto de 2022, la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima solicitó suspender la obligatoriedad de la compañía de rendir una garantía de cumplimiento, así como, se respete y continue con el proceso acordado en el 2014, entre las Unidades de Recursos Financiero, Asesoría Jurídica y la Dirección General, posición que debe ser conocida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Al respecto, esta Unidad de Asesoría Jurídica, recomienda, siendo que no se cuenta con cuórum estructura del Consejo Técnico de Aviación Civil, para que conozca dicha petición y resuelva la misma, además, siendo que mediante correo electrónico del 26 de agosto de 2022, el Proceso de Tesorería indicó que esa compañía no tiene pendientes con la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, ni con la Dirección General de Aviación Civil, con fundamento en el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, esta Dirección General considera viable atender la solicitud planteada y suspender la obligatoriedad de la compañía de rendir una garantía de cumplimiento en los términos del Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, para realizar las diferentes gestiones que al efecto tramita en la Dirección General de Aviación Civil.
Lo anterior, hasta tanto exista cuórum estructural del Consejo Técnico de Aviación Civil y este se pronuncie sobre la obligatoriedad de la Avianca Costa Rica sociedad anónima, en rendir una garantía de cumplimiento, en los términos del Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación".

Séptimo: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1403-2022 del 31 de agosto de 2022, la Dirección General indicó textualmente lo siguiente:

"(...)

Además, mediante el oficio número DTA 55/22 del 26 de agosto de 2022, la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima solicitó suspender la obligatoriedad de la compañía de rendir

una garantía de cumplimiento, así como, se respete y continue con el proceso acordado en el 2014, entre las Unidades de Recursos Financiero, Asesoría Jurídica y la Dirección General, posición que debe ser conocida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Ahora bien, siendo que no se cuenta con cuórum estructura del Consejo Técnico de Aviación Civil, para que conozca dicha petición y resuelva la misma, además, siendo que mediante correo electrónico del 26 de agosto de 2022, el Proceso de Tesorería indicó que esa compañía no tiene pendientes con la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, ni con la Dirección General de Aviación Civil, con fundamento en el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, esta Dirección General considera viable atender la solicitud planteada y suspender la obligatoriedad de la compañía de rendir una garantía de cumplimiento en los términos del Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, para realizar las diferentes gestiones que al efecto tramita en la Dirección General de Aviación Civil.

Lo anterior, hasta tanto exista cuórum estructural del Consejo Técnico de Aviación Civil y este se pronuncie sobre la obligatoriedad de la Avianca Costa Rica sociedad anónima, en rendir una garantía de cumplimiento, en los términos del Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación".

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1208-2022 del 25 de octubre de 2022, la Asesoría Jurídica indicó textualmente lo siguiente:

"Con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas en los apartados precedentes, esta Asesoría Jurídica concluye y recomienda al Consejo Técnico de Aviación Civil, lo siguiente:

***1)** Para que el fenómeno jurídico de la derogatoria tácita acontezca, se requieren que la normativa posterior regule la misma materia de la normativa anterior y que del análisis comparativo entre ambas normativas se produzca una antinomia que las torne incompatibles e impida la armonización del régimen jurídico ahí establecido. **No obstante, en el presente caso no sucede lo mismo, por lo cual no se puede hablar de antinomia y, por tanto, de derogación tácita de normas**.*

***2)** El artículo 2 del decreto ejecutivo número 23008 del 7 de marzo de 1994, denominado Regula el pago y los compromisos adquiridos por concesionarios con el Consejo Técnico de Aviación Civil, señala que los concesionarios podrán hacer el pago por mes vencido y que, en caso de que una concesionaria opte por pagar por mes vencido, deberá en el mes anterior notificarlo así al Consejo Técnico de Aviación Civil y rendir **una garantía** que respalde el pago de las deudas que se contraigan. Es decir, los concesionarios tienen un derecho o posibilidad de crédito ante la Administración, por lo cual, deben respaldar ésta con una garantía de cumplimiento. En resumen, **esta garantía de cumplimiento es facultativa, la debe rendir el concesionario única y exclusivamente, en caso de requerir crédito por parte de la Administración**.*

en la especie Avianca Costa Rica S.A por el contrario paga de contado es decir PREPAGAMOS.

En otras palabras, mi representada no requiere crédito o financiación, esta forma de pago se ha venido realizando por ocho años y nunca se ha tenido incumplimiento. Las cancelaciones se hacen más que PUNTUAL y precisamente el sentido de los decretos en referencia es para los concesionarios que al pagar por mes vencido, implícitamente están utilizando un crédito ante la autoridad aeronáutica, quien a su vez necesita garantizarse.

Mas aun, la Autoridad Aeronáutica la unidad de asesoría legal en esa oportunidad el 21 de octubre del 2014, remitió informe al área de tesorería indicando textualmente lo siguiente:

Esta Unidad de Asesoría Legal que de acuerdo a la especificidad de Norma Decreto No. 23008-MOPT, que las empresas que estén realizando con puntualidad el pago de obligaciones contraídas por concepto de servicios aeroportuarios y uso de instalaciones, no es necesario la presentación de la garantía de cumplimiento, sino que se solicitará la misma, únicamente aquellas empresas que decidan hacer el pago por mes vencido por lo que dicha garantía respaldará el pago de la deuda contraída, toda vez que la naturaleza del Decreto citado, fue tener dicha garantía como respaldo de la quiebra o cesación de pagos de empresas que ostentan un certificado de explotación.

Es importante indicar que si los depósitos realizados por las empresas representadas por el señor Luis Ortiz, no son suficientes para cubrir todas las facturas del mes o bien existiera algún atraso en dichos pagos, se les deberán solicitar de forma inmediata, la garantía de cumplimiento para respaldar la deuda adquirida, caso contrario se expond1ia, esta y cualquier otra empresa a ser sometida a un procedimiento administrativo para la cancelación del certificado de explotación.

Lo anterior constituye un acto jurídico consolidado vinculante, y si la Administración desea revocar unilateralmente lo pactado, deberá iniciar el procedimiento apropiado en el ordenamiento jurídico "PROCESO DE LESIVIDAD de la Ley General de Administración Pública.

Lo antes expuesto se sustenta en la normativa y documentos referidos, nótese que en el Decreto Ejecutivo VIGENTE 23008-MOPT, indica:

1-Artículo 1: Los concesionarios de un certificado de explotación se obligan a pagar con puntualidad y de forma inmediata los compromisos que adquieran con el Consejo Técnico de Aviación Civil, que se deriven de la operación aeronáutica y de conformidad con el Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias.

Se reitera mi representada paga con puntualidad sus obligaciones, se exime del pago de la Garantía de Cumplimiento al pago por mes vencido o crédito, y la empresa en ningún momento ha incumplido con este acuerdo en todos estos años.

2- Artículo 2: No ***obstante, lo dispuesto en el artículo anterior, los concesionarios podrán hacer el pago por mes vencido, de acuerdo con las disposiciones de este artículo.***

En caso de que una concesionaria opte por pagar por mes vencido, deberá en el mes anterior notificarlo así al Consejo Técnico de Aviación Civil y rendir una garantía que respalde el pago de las deudas que se contraigan.

Al amparo de la normativa vigente, el ***párrafo anterior indica que existe la posibilidad de crédito ante la administración,*** *lo cual no es el caso de mi representada ya que Avianca Costa Rica S,A la decisión que tomó, fue de no solicitar crédito ante la autoridad aeronáutica por servicios y uso de instalaciones , si no que paga sus servicios de contado o mediante el sistema convenido de prepago, como se ha venido realizando por todos estos años, bajo la legislación que no ha tenido ninguna modificación y se encuentra vigente.*

Adicional es importante recalcar a este Honorable Consejo, que la aerolínea es consciente y así lo hemos manifestado en las diferentes reuniones sostenidas con los funcionarios de esta Autoridad Aeronáutica: Sr Luis Miranda , Director a. i. General de Aviación Civil, Director Sr Fernando Naranjo y Unidad de Asesoría Jurídica Licenciado Mauricio Rodriguez que ante la eventualidad de algún incumplimiento, en el atraso en dichos pagos, la autoridad aeronáutica nos solicitara de forma inmediata, la garantía de cumplimiento por parte de esta autoridad, para respaldar la deuda adquirida, teniendo la empresa también que cumplir con un procedimiento administrativo.

3-El artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado "Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación", dice:

Los concesionarios de un certificado de explotación ***se obligan a pagar con puntualidad los compromisos que adquieran con el Consejo Técnico de Aviación Civil, que se deriven de la operación aeronáutica y de conformidad con el Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias.***

Para asegurar tal cumplimiento, *es que este articulo recae en las aerolíneas que han optado por tener un crédito por tanto deben rendir garantía de cumplimiento entre el concesionario frente al Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, lo cual no es el caso de mi representada ya que los pagos se realizan de forma puntual y oportuna, desde hace años y es la misma normativa la que se encuentra vigente.*

*Así entonces el que la Autoridad Aeronáutica , exija en la notificación recibida en rendir inmediatamente una garantía de cumplimiento y sin consideraciones a mi representada, no es válida ya que el objetivo de la garantía es "****asegurar el cumplimiento a los concesionarios que deseen mantener crédito con la Dirección General de Aviación Civil*** *así manifestado en los decretos Ejecutivos vigentes números 23008 del 7 de marzo de 1994 y 37972 del 16 de agosto de 2013 y la modalidad de pago actual de Avianca Costa Rica S.A no genera un crédito no existe un incumplimiento atribuido a mi representada, por costumbre se ha aplicado el*

reglamento, adicional en el Código Procesal Contencioso Administrativo y la Ley General de la Administración Pública se dice que en caso de existe concordancia entre la normativa se aplicara lo que genere mayor beneficio al afectado incluyendo norma escrita y no escrita.

Por tanto, en el presente caso se considera que la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil S.A ha realizado una interpretación extensiva de la norma, con el propósito de hacer encajar "la discrepancia" a la norma que indica la Regulación, ya que basados en la legalidad de los decretos vigentes, # 23008 del 7 de marzo de 1994 y # 37972 del 16 de agosto de 2013 el pago se realiza puntualmente, mi representada opto por no solicitar crédito ante la autoridad aeronáutica por servicios y uso de instalaciones, si no que paga sus servicios de contado o mediante el sistema convenido de prepago, cumple son la obligación dineraria, y con lo establecido en los Decretos anteriormente mencionados , ambos vigentes respectivamente, por lo que Avianca Costa Rica S.A no debe rendir una garantía de cumplimento ya que esta es necesaria si el concesionario opta por crédito que es el método de la realización de los pagos por mes vencido.

(La negrita es original)

Por las razones expuestas, la señora Martin Salazar, en su condición antes citada, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, textualmente, lo siguiente:

"(...)

PETICIÓN EXPRESA

Por las razones antes expuestas, las disposiciones legales mencionadas vigentes y debido a que la resolución emitida le causa un grave agravio a mi representada , es imperativo informar a este Honorable Consejo Técnico de Aviación Civil que la legislación no ha tenido variación, mi representada nunca ha incurrido en incumplimiento desde lo acordado con la Asesoría Jurídica y el área Financiera de la Dirección General de Aviación Civil siempre se han cumplido con las obligaciones pecuniarias, ha demostrado su responsabilidad con el concesionario al no mantener deudas por el uso ni obligaciones, ni tampoco ha sido objeto de procesos administrativos por parte de esta autoridad

Por lo que con el debido respeto ***SOLICITO:***

Se acepte el presente ***RECURSO DE RECONSIDERACIÓN****, el cual interpongo, dentro del plazo que por ley corresponde, y se revoque la mencionada resolución para que mi representada no rinda la garantía de cumplimiento".*

(La negrita es original)

3) Sobre el fondo

La señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, presentó recurso de reconsideración en contra del artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 49-

2022 del 10 de noviembre de 2022, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, alegando únicamente dos supuestas violaciones del acto administrativo, las cuales corresponden a cuestiones de fondo y vienen a marcar en este nuevo proceso administrativo, procedimiento impugnatorio, las competencias del Consejo Técnico de Aviación Civil, el cual, es un acto rogado y la competencia la marca el recurrente.

Las supuestas violaciones son: "***INCUMPLIMIENTO DE ACUERDO ENTRE AUTORIDAD Y OPERADOR***", y "***ERRONEA INTERPRETACIÓN DE LA NORMATIVA***", por lo cual, la señora Martin Salazar, en su condición antes citada, solicitó "*...se revoque la mencionada resolución para que mi representada no rinda la garantía de cumplimiento*".

a) Supuesto "***INCUMPLIMIENTO DE ACUERDO ENTRE AUTORIDAD Y OPERADOR***".

En este apartado, la señora Martin Salazar inicia señalado que la industria aeronáutica se encuentra atravesando, producto a las repercusiones del covid-19, la inflación en los diferentes países por el tipo cambiario, el alto precio del combustible y el pago de refinería, por una situación financiera preocupante. Agrega que la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima es de bandera nacional y que nunca ha sido sujeta a procesos administrativos y que cumple con los reglamentos relacionados al presente procedimiento administrativo.

Por lo cual, la señora Martin Salazar alega no comprender por qué se le esté exigiendo rendir garantía de cumplimiento y se cambie de posición de lo acordado entre las partes en el 2014, en forma arbitraria.

Ahora bien, revisadas detenidamente las manifestaciones de la recurrente, este instancia no visualiza o identifica el acuerdo suscrito entre las partes en el 2014, tampoco el sustento legal de ese supuesto acuerdo, el cual le permita a la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima sustraerse de las disposiciones del artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*". Por lo cual, resulta materialmente imposible referirnos a la valides legal del supuesto acuerdo.
No obstante, en el oficio número DTA 55/22 del 26 de agosto de 2022, **el cual constituye un antecedente en este proceso**, la señora Martin Salazar señaló que la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima y las Unidades de Recursos Financieros y Asesoría Jurídica llegaron al acuerdo de que ésta no rindiera la garantía de cumplimiento del artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 citado, lo cual nunca ha sido obstáculo en el cumplimiento de este artículo; ya que la aerolínea siempre ha gestionado sus obligaciones de pago derivados de la operación aeronáutica y de uso de instalaciones aeroportuarias en forma puntual y oportuna, asegurando el cumplimiento respectivo y lo acordado entre las partes.

Por lo cual, en el oficio número DGAC-AJ-OF-1208-2022 del 25 de octubre de 2022, la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil señaló que, ante la aseveración de a recurrente, legalmente resultaría totalmente inviable un acuerdo entre un concesionario y la Administración que le permita al primero excluirse o eximirse particularmente del cumplimiento de una norma, en este caso, reglamentaria. Lo anterior iría abiertamente contrario al principio de inderogabilidad singular de las normas, desarrollado en el artículo 13 de la Ley General de Administración Pública.

Pues, el artículo 13 de la Ley General de la Administración Pública establece que la Administración estará sujeta, en general, a todas las normas escritas y no escritas del ordenamiento administrativo y al derecho privado supletorio del mismo, sin poder derogarlos, ni desaplicarlos, para casos concretos; por lo cual, la Administración

no podría aceptar ningún acuerdo que le permita a la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima extraerse del acatamiento de la obligación de presentar una garantía de cumplimiento en los términos del artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 citado.

Por las razones anteriormente expuestas; además, por no haber desarrollado un adecuado debate en cuanto a la validez del supuesto acuerdo suscrito por la recurrente y la Administración, lo procedente es rechazar este extremo de descargo de la compañía Avianca Costa Rica sociedad Anónima.

b) Supuesta "***ERRONEA INTERPRETACIÓN DE LA NORMATIVA***".

En este apartado, la señora Martin Salazar señala que la exigencia de una constitución de garantía de cumplimiento se fundamenta en una errónea interpretación de los decretos ejecutivos números 23008 del 7 de marzo de 1994, denominado *Regula el pago y los compromisos adquiridos por concesionarios con el Consejo Técnico de Aviación Civil*, y 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", dado que la garantía se requiere para el pago de obligaciones de una aerolínea cuando cancela por mes vencido, por el contrario, su representada paga de contado.

Agrega la recurrente que su representada no requiere crédito o financiación, que esta forma de pago se ha venido realizando por ocho años y nunca se ha tenido incumplimiento. Que las cancelaciones se hacen más que puntual y, precisamente, el sentido de los decretos en referencia es para los concesionarios que, al pagar por mes vencido, implícitamente están utilizando un crédito ante la autoridad aeronáutica, quien a su vez necesita garantizarse.

Por último, la señora Martin Salazar señala que lo anterior constituye un acto jurídico consolidado vinculante y si la Administración desea revocar unilateralmente lo pactado, deberá iniciar el procedimiento apropiado en el ordenamiento jurídico, es decir, el proceso de lesividad regulado en la Ley General de Administración Pública.

Por lo anterior, no habiendo desarrollado la recurrente mayores o nuevos indicios que le permitan a la Administración suministrar otros elementos de justificación en cuanto a este extremo, lo que corresponde es reiterar lo indicado al respecto por la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1208-2022 citado.

En el oficio número DTA 55/22 del 26 de agosto de 2022, la señora Martin Salazar sugirió antinomia entre los decretos ejecutivos números 23008 y 37972 citados; por lo cual, en el oficio número DGAC-AJ-OF-1208-2022 citado, la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil aclaró que existe antinomia normativa cuando un mismo supuesto de hecho es regulado de forma contradictoria, por dos normas jurídicas. Que los efectos de ambas disposiciones se excluyen entre sí, resultando imposible jurídicamente la aplicación de ambas, con permanencia de los efectos de cada una de ellas. Por consiguiente, una debe eliminar la aplicación de la otra. Que es este uno de los supuestos en que una norma vigente no puede producir sus efectos, aplicándose a un determinado caso.

Además, se indicó que los criterios tradicionalmente utilizados para resolver las antinomias son: el jerárquico, en cuya virtud la ley superior deroga a la inferior; el cronológico, por el que la ley posterior deroga a la anterior; y el de especialidad, el cual ordena la derogación de la ley general en presencia de la especial.

En conclusión, para que el fenómeno jurídico de la derogatoria tácita acontezca se requieren dos condiciones; en primer lugar, que la normativa posterior regule la misma materia de la normativa anterior y; en segundo término, que del análisis comparativo entre ambas normativas se produzca una antinomia que las torne incompatibles e impida la armonización del régimen jurídico ahí establecido. Se requiere, en síntesis, que la nueva ley o norma, por su contenido, alcance y significado, sustituya completamente la disposición anterior.

No obstante, en aquella oportunidad se dijo que, en el presente caso, el decreto ejecutivo número 23008 citado, contempla claramente definido su ámbito de aplicación de la siguiente manera:

El artículo 1° del decreto ejecutivo número 23008 citado, señala que los concesionarios de un certificado de explotación se obligan a pagar con puntualidad y de forma inmediata los compromisos que adquieran con el Consejo Técnico de Aviación Civil, que se deriven de la operación aeronáutica y de conformidad con el Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias.

Por su parte, el artículo 2 de esa misma norma señala que, no obstante, lo dispuesto en el artículo 1°, los concesionarios podrán hacer el pago por mes vencido de acuerdo con las disposiciones de este artículo. Además, en caso de que una concesionaria opte por pagar por mes vencido, deberá en el mes anterior notificarlo así al Consejo Técnico de Aviación Civil y rendir **una garantía** que respalde el pago de las deudas que se contraigan.

Agrega ese numeral que, el pago por mes vencido podrá hacerse durante todo el tiempo que lo **desee el concesionario** y mientras no surjan situaciones en las que resulte inaceptable para el Consejo Técnico de Aviación Civil continuar con ese sistema de pago de acuerdo con lo previsto en este decreto. Señala el decreto en estudio que, independientemente del tiempo durante el cual el concesionario haga uso del sistema de pago, el plazo máximo que se otorgará para pagar las deudas será de un mes contado a partir de la fecha en que se contrajo la obligación. En caso de que el pago no se haga efectivo en el plazo indicado, el Consejo Técnico de Aviación Civil ordenará la **ejecución de la garantía** y no aceptará de tal concesionario otro pago que no sea el inmediato.

Por su parte, el decreto ejecutivo número 37972 citado, contempla claramente definido su ámbito de aplicación de la siguiente manera:

El artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 citado, señala que los concesionarios de un certificado de explotación se obligan a pagar con puntualidad los compromisos que adquieran con el Consejo Técnico de Aviación Civil, que se deriven de la operación aeronáutica y de conformidad con el Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias. Además, que, para asegurar tal cumplimiento, **los concesionarios deberán rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas frente al Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias**.

Expuesto lo anterior, se dijo que para que el fenómeno jurídico de la derogatoria tácita acontezca se requieren que la normativa posterior regule la misma materia de la normativa anterior y que del análisis comparativo entre ambas normativas se produzca una antinomia que las torne incompatibles e impida la armonización del régimen jurídico ahí establecido. No obstante, en el presente caso no sucede lo anterior, por lo cual no se puede hablar de antinomia y, por tanto, de derogación tácita de normas.

Efectivamente, el artículo 2 del decreto ejecutivo número 23008 citado, señala que los concesionarios podrán hacer el pago por mes vencido y que, en caso de que una concesionaria opte por pagar por mes vencido, deberá en el mes anterior notificarlo así al Consejo Técnico de Aviación Civil y rendir **una garantía** que respalde el pago de las deudas que se contraigan. Es decir, los concesionarios tienen un derecho o posibilidad de crédito ante la Administración, por lo cual, deben respaldar ésta con una garantía de cumplimiento. En resumen, **esta garantía de cumplimiento es facultativa, la debe rendir el concesionario única y exclusivamente, en caso de requerir crédito por parte de la Administración**.

Por su parte, el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 citado, señala que los concesionarios **deberán** rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas frente al Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias. En resumen, **esta garantía de cumplimiento es potestativa, siempre la debe rendir el concesionario de un certificado de explotación**.

Expuesto lo anterior, esta Administración no encuentra la supuesta "***ERRONEA INTERPRETACIÓN DE LA NORMATIVA***", por el contrario, la misma resulta claramente identificada e interpretada; por lo cual, lo procedente es rechazar este extremo de descargo de la compañía Avianca Costa Rica sociedad Anónima.

Por otra parte, con referencia a un proceso de lesividad regulado en la Ley General de Administración Pública sugerido por la señora Martin Salazar, esta instancia no encuentra el acto administrativo firme, creador de derechos subjetivos a favor de la compañía Avianca Costa Rica sociedad Anónima, que se esté desconociendo o irrespetando por parte de la Dirección General de Aviación Civil, por lo cual, lo procedente es rechazar este extremo de descargo de la compañía Avianca Costa Rica sociedad Anónima.

No obstante, en caso de referirse al oficio número DGAC-ALEG-OF-1560-2014 del 21 de octubre de 2014, emitido por la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, el mismo no corresponde a un acto administrativo creador de derechos subjetivos; por lo cual, un procedimiento de lesividad para anular su contenido debería legalmente improcedente.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve

Con fundamento en las razones de hecho expuestas y los artículos 11 de la Constitución Política, 11, 12, 13 y 16 de la Ley General de Administración Pública, 1 y 2 de la Ley General de Aviación Civil, y los decretos ejecutivos números 23008 del 7 de marzo de 1994, denominado *Regula el pago y los compromisos adquiridos por concesionarios con el Consejo Técnico de Aviación Civil*, y 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*:

1) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por la señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, contra el artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 49-2022 del 10 de noviembre de 2022, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, referente a la obligatoriedad de rendir la garantía de cumplimiento, según el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado *Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*, el cual se confirma en todos sus extremos.

2) Notificar a la señora Viviana Martin Salazar, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos viviana.martin@avianca.com y Marianela.parra@avianca.com, para el debido cumplimiento de sus obligaciones. Comunicar a la Dirección General de Aviación Civil, Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de Aviación y a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Trasporte Aéreo, Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, para que procedan con lo de su competencia.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 6

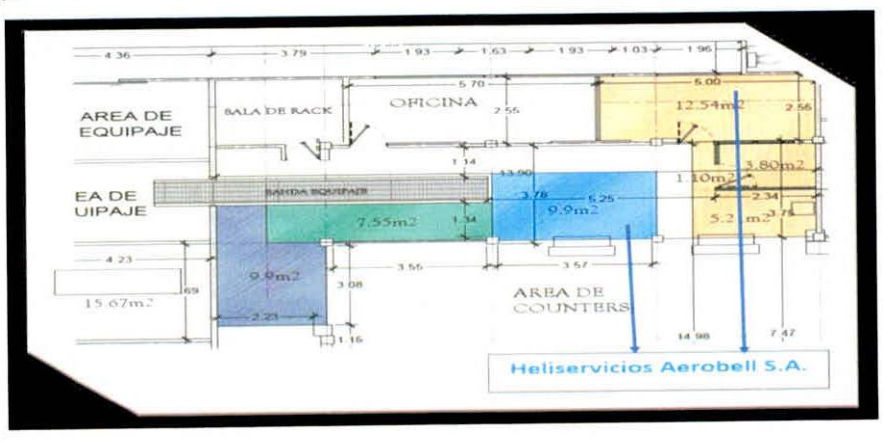
No.022-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con seis minutos del dieciséis de febrero del dos mil veintitrés.

Se conoce solicitud de disminución de espacio asignado en el edificio terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-083349, por razones de oportunidad o conveniencia, sin responsabilidad de la Administración.

Resultando

Primero: Que mediante artículo cuarto de la sesión extraordinaria número 28-2018 del 13 de abril de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar un permiso de uso en precario a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima de los siguientes espacios ubicados en el edificio terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma: un espacio para oficina de 12.54 metros cuadrados, para llevar a cabo actividades de despacho y seguimiento al vuelo, una bodega de 3.80 metros cuadrados para implementos de rampa y suministros en general y un espacio para counter con un área de 5.21 metros cuadrados, ubicado al costado este de las oficinas de Migración, adicionalmente otro espacio para counter con un área de 9.9 metros cuadrados y un espacio más de counter con un área de 8.45 metros cuadrados, frente a la oficina de Migración, con una vigencia igual a la de su certificado de operador aéreo, es decir, hasta el 26 de noviembre de 2023.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0334-2022 del 11 de octubre de 2022, los señores Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos y Carlos Vargas Rojas, entonces responsable de la asignación de espacios, solicitaron la cancelación del permiso de uso otorgado a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, fundamentándose en los siguientes argumentos:



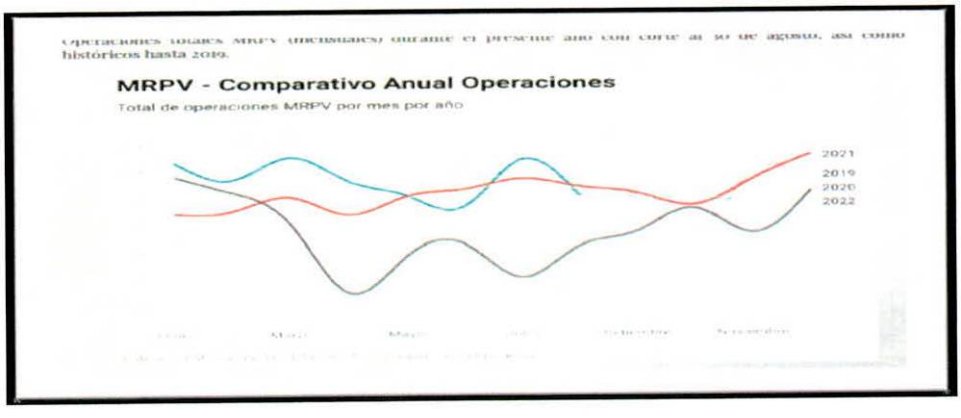
"(...)
Adicionalmente, la empresa tiene otorgado el permiso de uso de un espacio de counter, el cual cuenta con un área de 9.9 mts2 y otro espacio de counter frente a la oficina de Migración con un área de 5.21 mts2 como se demuestra en el siguiente croquis:

Con fecha 07 de septiembre del 2022, mediante oficio DGAC-DSO-OPS-OF-1924-2022, la Jefatura de Operaciones Aeronáuticas emite el criterio técnico sobre los espacios que ocupa actualmente Heliservicios Aerobell S.A. en la terminal del AITBP, donde manifiesta lo siguiente:

"(...), le comunico que anteriormente esta Unidad de Operaciones Aeronáuticas mediante oficio DGAC-DSO-OPS-OF-0177-2022 dirigido a la Señora Damaris Murillo Solano de la Asesoría Legal había emitido criterio negativo con respecto a una ampliación al permiso temporal de suspensión de operaciones de vuelos regulares que había solicitado la empresa hasta el 15 de agosto del 2022, además, deseo indicar que la empresa continua con las Ops Specs de RAC-OPS 1 suspendidas, por lo tanto, dicha empresa actualmente solo cuenta con vuelos No regulares y sus operaciones están reducidas al mínimo, realizando solo operaciones con un helicóptero Bell 407.
(...)".

Por medio de correo electrónico de fecha 06 de octubre del 2022, se le solicita a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma indicar a este Departamento de Aeropuertos en que porcentaje se encuentra operativamente el Aeropuerto con respecto a los vuelos comerciales en relación con la pre-pandemia COVID-19, por lo que en respuesta mediante correo electrónico manifiestan lo siguiente:
"(...)

El AITBP se encuentra habilitado en horario normal de lunes a domingo de las 6 a las 18 horas con la atención de todos los servicios que están indicados en el AIP.
Copio estadísticas emitida por NAV, según comparación con diciembre 2019 estamos a un 73% de operaciones con respecto a dicho periodo, considerando que en el caso de AITBP las operaciones son de escuela, privadas y comerciales en general."



Si bien es cierto, la empresa contaba con una solicitud de autorización al CETAC para suspender sus operaciones con vigencia hasta el 15 de agosto del presente año, además de estar al día en el pago del canon respectivo por la asignación de los espacios indicados,

también es cierto que existe una necesidad de otros operadores, al menos 3, para la utilización de espacios en el edificio terminal en Pavas. En ese sentido, el servicio público no debe verse disminuido ni desmejorado, por lo cual, ante la ponderación de los intereses particulares y colectivos o públicos, ha sido reiterada la jurisprudencia contenciosa y constitucional, que debe privar el interés público, máxime en este caso, que nos cobija un servicio público como lo es el transporte aéreo de pasajeros, carga y otros.

Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos en observancia y cumplimiento de los principios de legalidad, eficiencia y eficacia en el servicio público, así como en la continuidad de dicho servicio, se procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual de los espacios otorgados dentro de la Terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la empresa Heliservicios Aerobell S.A. y se proceda como en derecho corresponda según lo establecido en el Reglamento para la asignación de espacios, Decreto Ejecutivo ***34849-MOPT****, artículo número 10, inciso 1 como causas de extinción de los permisos de uso y contrato, que cita:*

"...Cuando se revoquen por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública ....".
(...)".

Tercero: Que mediante correo electrónico de 14 de octubre de 2022, el señor Alexander Vega Arce, entonces asesor jurídico de la Unidad de Asesoría Jurídica, solicitó al señor Carlos Vargas Rojas, entonces funcionario del Departamento de Aeropuertos, lo siguiente:

"(...)

Buenos días, Carlos

Con instrucciones superiores y, luego de una revisión detallada del informe técnico remitido, con el debido respeto, se les solicita verificar el estado actual de la suspensión de operaciones de la compañía que se pretende desalojar.

Lo anterior, pues la autoridad emitió un criterio técnico avalando dichas suspensiones y bajo esa premisa sería complicado establecer alguna irregularidad en la ocupación.

Por otra parte, en consulta con la compañera Damaris Murillo indica que esa empresa presentó una nueva solicitud de suspensión y aún no recibe el criterio técnico de Transporte aéreo y Operaciones aeronáuticas.

En ese sentido, previo a proceder como se solicita, se deben tener claros los elementos antes señalados, pues se requiere solidez en los argumentos tanto técnicos como legales para proceder con la seguridad que el tema requiere.

Por lo cual, se devuelve el criterio para lo correspondiente.
(...)".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0344-2022 del 6 de diciembre de 2022, los señores Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, y Carlos Vargas Rojas, entonces responsable de la asignación de espacios, manifestaron lo siguiente:

"(...)

Con relación a la respuesta presentada por su Unidad en cuanto a la solidez de los argumentos presentados en el oficio DGAC-DA-OF-334-2022 Solicitud de cancelación del permiso de uso en la terminal del AITBP, Heliservicios Aerobell, se hacen las siguientes observaciones:

Con fecha 07 de septiembre del 2022, la Unidad de Transporte Aéreo, nos remite un cuadro en el que se reportan las operaciones que ha mantenido la empresa Heliservicios Aerobell S.A. durante el periodo comprendido de enero a agosto del 2022, en dicho oficio se indica que en los meses de febrero, marzo y junio del 2022 no se reportaron operaciones.

Según las estadísticas presentadas en los meses de enero, abril, mayo, julio y agosto del 2022, se presentan 35 vuelos lo que equivale a 7 vuelos por mes, o sea un 23% de operaciones mensuales.

Con fecha 24 de mayo del 2022, la Administración del AITBP remite un cuadro en el que adjunta información de los espacios en Terminal y el uso que se ha inspeccionado de dichas áreas.

En relación con los espacios de Heliservicios Aerobell se indica lo siguiente:

ESPACIOS OTORGADOS EN LA TERMINAL DEL AITBP

Concesionario	Espacio vigente	Area	Observación	Fotografía
Aerobell	Mostrador - Recepción	Planta baja		 
	Mostrador	Planta baja		 
	Oficinas	Planta baja		

En la última visita realizada a la terminal del AITBP el 14 de octubre del 2022 se logra detectar que los espacios permisionados a la empresa se encuentran en desuso:



En conversación con personal de otras empresas que prestan servicios y que se encuentran en otros de los espacios permisionados dentro de la terminal, nos manifiestan que durante los dos años que ha durado la pandemia a la fecha no se presenta personal a recibir y despachar a turistas desde estas instalaciones para los vuelos que se mencionaron anteriormente.

Ahora bien, el permiso de suspensión que se encuentra pendiente de revisión por parte del CETAC tenía fecha de vencimiento el pasado 15 de agosto del 2022, por lo que según se muestra en siguiente captura de pantalla de correo electrónico, se consulta a Transporte Aéreo sobre la suspensión de operaciones regulares de Aerobell:

RE: AMPLIACIÓN SUSPENSIÓN OPERACIONES REGULARES AEROBELL

De: Carlos Vargas Rojas <cvargasr@dgac.go.cr>
Enviado el: lunes, 22 de agosto de 2022 11:34
Para: Patricia Gamboa Venegas <pgamboa@dgac.go.cr>
CC: Sylvia Jiménez Cascante <sjimenezc@dgac.go.cr>; Karla Cascante Ureña <kcascante@dgac.go.cr>; Alexander Vega <avega@dgac.go.cr>
Asunto: RE: AMPLIACIÓN SUSPENSIÓN OPERACIONES REGULARES AEROBELL
Importancia: Alta

Buenos días

Dándole seguimiento a lo indicado en el correo de fecha 17-05-2022 sobre la suspensión de operaciones regulares de la empresa Aerobell el cual venció el pasado 15-08-2022, es que se le solicita de la manera más atenta, indicar a este Departamento de Aeropuertos el estatus actual de las operaciones de la empresa Aerobell

Quedamos a la espera de su pronta respuesta.

Slds.

Lic. Carlos A. Vargas Rojas
Encargado de Espacios
Departamento de Aeropuertos
D.G.A.C.
San José, Costa Rica
Tel. (506) 2106-9021
Fax. (506) 2290-2352
Email. cvargasr@dgac.go.cr

Ante la consulta, la Unidad de Transporte Aéreo, con fecha 23 de agosto del 2022 indicó lo siguiente:

"En relación con su consulta, le comento que, según la normativa, específicamente el reglamento de estadísticas los reportes de operaciones se deben de presentar durante los primeros 15 días hábiles, en el caso de Heliservicios Aerobell, la suspensión era hasta el 15 de agosto y por supuesto a la fecha no han presentado el reporte.

Desconozco si se presentó alguna otra solicitud de ampliación, por lo que sería bueno que hiciera la consulta a la Asesoría Jurídica."

De acuerdo con lo anterior, se le solicita a la Asesoría Jurídica con fecha 06 de septiembre del 2022 indicar si han presentado una nueva solicitud de suspensión, por lo que en respuesta manifiestan que:

"Buenos días

En nuestros registros, no consta a la fecha solicitud de Heliservicios Aerobell, para ampliación de suspensión de rutas

¡Saludos! "

Como se puede observar este Departamento ha dado seguimiento al estado del espacio en mención, realizando las consultas correspondientes a las diferentes unidades, ya que no fuimos informados de la presentación de una solicitud de prórroga de la suspensión otorgada. Valga indicar que a la fecha todavía no se nos ha informado sobre el estado del operador y si se ha presentado una nueva solicitud de suspensión.

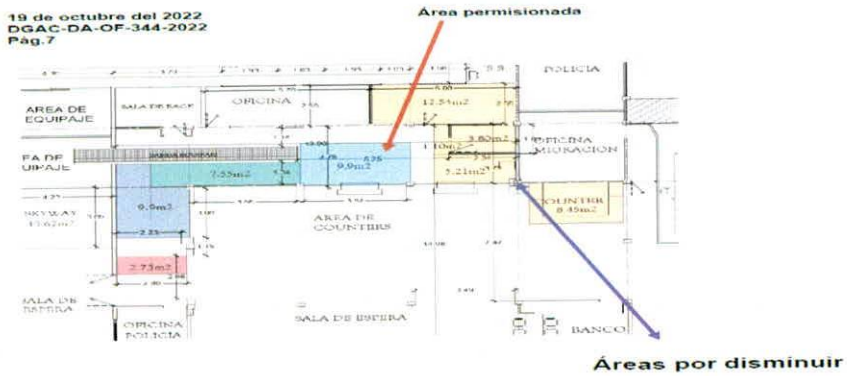
Adicionalmente, mediante oficio DGAC-DA-OF-066-2022 se había solicitado la cancelación del permiso de uso del espacio otorgado en la terminal del AITBP, indicando que se procediera como legalmente corresponda, no obstante, mediante oficio DGAC-AJ-0226-2022 se indicó que la empresa Aerobell tenía una suspensión aprobada por el CETAC de sus operaciones de vuelos regulares y además se encontraba al día con sus obligaciones pecuniarias.

De acuerdo con todo lo anterior, y en vista de que por parte de la Administración se le sigue autorizando la suspensión de vuelos a la empresa Heliservicios Aerobell y además que existe una necesidad de otros operadores, para la utilización de espacios en el edificio terminal en Pavas, el servicio público no debe verse disminuido ni desmejorado, por lo cual, debe privar el interés público, máxime en este caso, que otros operadores (al menos 3) están requiriendo espacio para poder realizar sus operaciones dentro de la terminal del AITBP, por lo que se propone disminuir la cantidad de espacio a la empresa al uso de un counter para los vuelos no regulares autorizados y realizar la toma de posesión del resto de los espacios para proceder a asignarlos a otros operadores como se indicó en el oficio antes citado.

Mediante artículo cuarto de la sesión Extraordinaria N°28-2018, celebrada el día 13 de abril del 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar el permiso de uso del espacio ubicado en la terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, una oficina con un área de 12.54 mts2, para llevar a cabo las actividades de despacho y seguimiento al vuelo y 3.80 mts2 para bodega para implementos de rampa y suministros en general, un espacio de counter el cual cuenta con un área de 5.21 mts2, ubicados al costado este de las oficinas de Migración, adicionalmente la empresa tiene otorgado un espacio de counter el cual cuenta con un área de 9.9 mts2 y otro espacio de counter frente a la oficina de Migración con un área

de 8.45 mts2 por una vigencia igual a la de su Certificado de Operador Aéreo, es decir, hasta el 26 de noviembre del 2023.

Este Departamento de Aeropuertos en apego a los principios de eficiencia, oportunidad, razonabilidad y economía procesal, se procede a la emisión del criterio para la disminución de los espacios otorgados a la empresa Heliservicios Aerobell S.A., cédula jurídica, 3-101-083349, esto con el objetivo de garantizar un uso adecuado, maximizado, razonable y proporcionado de los recursos públicos, entre ellos el uso en precario de hangares y espacios en Aeropuertos Nacionales, por lo que se solicita emitir recomendación al CETAC para que ***dichos espacios sean disminuidos en 13.66 mts2*** *restando analizar la viabilidad legal para ello, que consiste en: una oficina con un área de 12.54 mts2, bodega de 3.80 mts2, un espacio de counter el cual cuenta con un área de 5.21 mts2 ubicados al costado este de las oficinas de Migración y otro espacio de counter frente a la oficina de Migración con un área de 8.45 mts2, dejando únicamente un área para counter de 9.9 mts2 para llevar a cabo las operaciones de transporte aéreo comercial como se muestra en el croquis adjunto por una vigencia igual a la de su Certificado de Operador Aéreo, es decir, hasta el 26 de noviembre del 2023.*



(...)".

(Lo subrayado no corresponde al original)

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

Considerando

I) Sobre los hechos

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

II) Sobre el fondo del asunto

Que de acuerdo con lo dispuesto con el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgamiento, modificación, cancelación, prórroga o suspensión de los permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo.

Asimismo, el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008, establece en el artículo 5 lo siguiente:

> *"El permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean **un certificado de explotación**, un certificado de operador aéreo y a los propietarios de aeronaves de uso Privado".*
>
> (La negrita y subrayado no son del original)

En ese sentido, en la sentencia número 2306-91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del seis de noviembre de 1991, sobre la figura del permiso de uso en precario, la Sala Constitucional dispuso lo siguiente:

> *"El permiso de uso es un acto jurídico unilateral que lo dicta la Administración, en el uso de sus funciones y lo que se pone en manos del particular, es el dominio útil del bien, reservándose siempre el Estado, el dominio directo sobre la cosa".*

En esta materia y sobre el tema de las competencias en materia aeroportuaria, mediante sentencia número 5388-93 del 26 de octubre de 1993, la Sala Constitucional se pronunció en el sentido de que:

> *"En materia de los aeródromos y aeropuertos nacionales es la Dirección General de Aviación Civil, a la que le corresponde ejercer control, inspección, administración y vigilancia sobre ellos y al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgar en ellos las concesiones o permisos para la explotación de los servicios que estime convenientes, previo permiso de la autoridad respectiva y desde luego, con arreglo a las disposiciones que regulan la actividad que se pretenda desarrollar, sin que las actuaciones de la Administración tendientes a poner a derecho cualquier irregularidad que se dé en el ejercicio de aquellas, coarte el derecho del libre ejercicio del comercio, derecho que, en todo caso, no es absoluto y que puede ser objeto de reglamentación y aún de restricciones cuando se encuentren de por medio intereses superiores, como lo son el problema del tránsito de vehículos y de peatones, tanto en las zonas aledañas como las restringidas del aeródromo, el aseo, la seguridad ciudadana, la excesiva aglomeración de público en la Terminal y sus vías, entre otros".*

En el mismo sentido, para mayor abundamiento en el tema, mediante sentencia número 2777-98 de las 11:27 horas del 24 de abril de 1998, el Tribunal Constitucional indicó lo siguiente:

> *"... el permiso de uso constituye básicamente un acto de voluntad unilateral de la Administración Pública, que por razones de conveniencia y en forma temporal permite que un administrado disfrute a título precario de un bien de dominio público, no sometido al comercio*

de los hombres y que, como tal, puede ser revocado por la misma Administración sin responsabilidad, siempre y cuando se cumpla con lo estipulado en el artículo citado. En ese sentido el permiso de uso se caracteriza por ser un acto esencialmente unilateral de la Administración justificado en circunstancias que se ubican dentro de la esfera del poder discrecional, que pone en manos del particular el dominio útil del bien, reservándose el Estado el dominio directo sobre la cosa. Tal y como esta Sala en forma reiterada ha dispuesto, los permisos de uso poseen una característica especial: la precariedad, que le es consustancial y que alude a la posibilidad de que la Administración lo revoque en cualquier momento, sin indemnización alguna, si llegare a existir una contraposición de intereses entre el fin del bien y el permiso otorgado, en cuyo caso debe prevalecer el uso dado por el ordenamiento o la necesidad del estado de ocupar plenamente el bien".

Sobre el mismo tema, mediante sentencia número 1332-2015 de las catorce horas y cincuenta minutos del veintitrés de julio del dos mil quince, el Juzgado Contencioso Administrativo indicó lo siguiente:

"Ahora bien, con relación al permiso de uso de dominio público, es menester recordar que su naturaleza jurídica se extrae de lo establecido en el ordinal 154 de la Ley General de la Administración Pública, el cual literalmente señala: "Los permisos de uso de dominio público, y los demás actos que reconozcan a un administrado un derecho expresa y válidamente a título precario, podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia, sin responsabilidad de la Administración; pero la revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de .revocación." Refiriéndose a esta norma, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, en su sentencia no. 810-F-S1-10 de las 8 horas 45 minutos del 8 de julio de 2010, en lo de relevancia señaló "III. Sobre la figura del permiso en precario. (...). Esto quiere decir, no se está ante un caso de derecho de propiedad, sino, de un permiso de uso, el que como se dijo líneas atrás, reviste elementos de unilateralidad y puede ser llevado a cabo al amparo de la discrecionalidad de la Administración. En virtud de estas particularidades, existe un punto más que forma parte integral de esta figura, la precariedad, la cual dice de la posibilidad que tiene la Administración de revocar en cualquier momento el permiso de uso que se haya dado sobre tales bienes. Sus características principales son: "a) crea una situación jurídica individual condicionada al cumplimiento de la ley, siendo que su incumplimiento implica la caducidad del permiso; b) se da intuito personae en consideración a sus motivos y al beneficiario, en principio se prohíbe su cesión y transferencia; c) confiere un derecho debilitado o un interés legítimo, la precariedad del derecho del permisionario se fundamenta en que el permiso constituye una tolerancia de la Administración Pública respectiva que actúa discrecionalmente; d) es precario, razón por la cual la Administración Pública puede revocarlo en cualquier momento, sin derecho a resarcimiento o indemnización; e) su otorgamiento depende de la discrecionalidad administrativa, por lo que la Administración Pública pueda apreciar si el permiso solicitado se adecua o no al interés general.". Así las cosas, debernos recordar que, en términos generales, el permiso es un acto mediante el cual se autoriza a una persona para que ejerza un derecho, que en principio el ordenamiento jurídico no se lo hubiera permitido. Se debe entender como una excepción especial respecto de una prohibición general, en cuyo caso la Administración tolera se realice una actividad determinada".

Así, tenemos que los permisos de uso se encuentran regulados en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, cuyo texto dispone lo siguiente:

> *"Artículo 154: Los permisos de uso del dominio público, y los demás actos que reconozcan a un administrado un derecho expresa y válidamente a título precario, podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración; pero la revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación".*

Con base en lo anterior, tenemos que en aquellos casos en los que se advierta que lo otorgado o acordado -independiente del nombre o denominación que se haya utilizado en el texto del respectivo documento- fue un permiso de uso del dominio público, por concederse un simple beneficio de aprovechamiento de un inmueble de la Administración, entonces dichos actos podrían ser revocados unilateralmente por parte de ésta al demostrarse la existencia de razones de oportunidad y conveniencia que justifiquen dicho acto, sin responsabilidad de la Administración y sin necesidad de realizar un procedimiento administrativo al efecto.

Claro está, se requiere que tal revocatoria se realice mediante un acto debidamente motivado, donde se expongan los motivos de interés en los que se funda, ello para cumplir con el mandato contenido en los arriba transcritos artículos 154 de la Ley General de la Administración Pública, la cual prohíbe que tal revocatoria sea arbitraria, es decir, en forma antojadiza o injustificada.

Asimismo, para ajustarse al mandato legal contenido en esa misma norma, debe otorgarse un plazo prudencial y razonable para que el particular pueda ajustarse a esa decisión de la Administración, de tal suerte que la revocatoria no pueda acusarse de intempestiva.

La revocación, tal y como indica la norma, no puede realizarse de forma arbitraria o intempestiva, sino que tal actuación deberá llevarse a cabo de forma que le garantice al interesado, un plazo prudencial para el posterior desalojo.

Ese aspecto ya fue objeto de análisis por parte de la Sala Constitucional, mediante la Sentencia número 2306-91 citada, en la cual ésta señaló lo siguiente:

> *"VI).-En el presente caso los permisos de las ventas estacionarias o ambulantes, se han otorgado a la luz de una ley y de un ordenamiento emitido por la Municipalidad de San José, sobre cuyos contenidos la Sala no hace cuestión.- Sin embargo, estas normas carecen de los instrumentos necesarios para regular en forma adecuada la revocación de los permisos y por ello resulta de elemental justicia constitucional, que así como se ha observado un procedimiento, aunque elemental para conceder los permisos, se exija también en la misma medida, un trámite para cancelarlos.- Lo que es lo mismo, no puede la Administración suprimir el permiso, no importa que sea precario, en forma intempestiva y sorpresiva, sobre todo si como en el presente caso, constituye un medio de subsistencia (doctrina del artículo 153 de la Ley General de la Administración Pública, en cuanto al principio de Derecho Público)".*

Asimismo, mediante sentencia número 11739-02 del 13 de diciembre de 2002, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"Aun cuando el permiso inicialmente otorgado al recurrente podía ser revocado sin responsabilidad de la Administración por tratarse de un permiso de uso del dominio público, estima esta Sala que en el caso concreto sí se produjo la violación alegada por el recurrente, toda vez que no se cumplió lo dispuesto en la norma anteriormente transcrita en cuanto a que el acto de revocatoria no debe ser intempestivo".*

Para mayor abundamiento, respecto a la revocatoria de los permisos de uso en precario, mediante la sentencia número 321-2011 de las nueve horas cincuenta y cinco minutos del nueve de setiembre de dos mil once, la Sección Tercera del Tribunal Contencioso Administrativo indicó lo siguiente:

"(...)

> *De manera que, esa revocatoria, como medio de extinción del acto administrativo de otorgamiento del permiso, procede por razones de oportunidad, conveniencia o mérito,* ***y sin responsabilidad para la Administración****, como lo dispone el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública, cuando exista una discordancia grave entre los efectos del acto y el interés público, y podrá fundamentarse en circunstancias sobrevenidas, inexistentes y desconocidas al momento de dictarse el acto que se pretende revocar. No obstante, lo anterior, se advierte que* ***esa revocación no puede darse de manera intempestiva o arbitraria****, pues existe la obligación de dar en todos los casos, un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de la revocación, en los términos previstos en los artículos 152, 153 y 154 de la Ley General de Administración Pública. Asimismo, queda claro que, para la revocatoria de un permiso de uso de bien de dominio público,* ***aun cuando no resulta necesario iniciar un procedimiento ordinario****, es lo cierto que la decisión debe adecuarse en todo a lo dispuesto en el citado numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública, que exige que la misma no sea* ***arbitraria ni intempestiva****, de manera que en los supuestos en los que la Administración actúe sin cumplir estos dos elementos enunciados, puede estimarse la infracción del procedimiento mínimo establecido en el ordenamiento...*
>
> *... En virtud de lo cual, en los supuestos de revocatoria de permisos de bienes de dominio público -como el caso en estudio-,* ***no resulta necesaria ni pertinente la realización de un procedimiento ordinario administrativo, en los términos regulados en el artículo 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública****...*
>
> *... para dar por terminado un permiso de uso de bien de dominio público,* ***debe de dársele al administrado que verá modificada su situación jurídica con la decisión final de revocatoria, un ámbito -aunque sea reducido-, que le permita ejercer su defensa y oposición, previo a la adopción del acto final****. Lo dicho resulta coincidente con el propio texto del artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, que exige* ***que la revocatoria no sea intempestiva****, condición que se debe entender en un doble sentido, a saber, que debe de dársele un plazo prudencial al administrado para ejecutar la decisión, que, por práctica administrativa, ha coincidido con el plazo previsto para la interposición de los respectivos recursos (impugnación)".*

(Lo destacado es del original)

Partiendo de lo anterior, se concluye que el permiso de uso puede ser revocado unilateralmente por las autoridades de la Dirección General de Aviación Civil, ante la existencia de intereses superiores, actuación que deberá llevarse a cabo de forma que le garantice al interesado que el acto de revocatoria no sea arbitrario ni intempestivo.
La acción de comentario, por las razones que expresamos supra no genera responsabilidad para la Administración, mucho menos el deber de indemnizar a quienes se vean afectados. Valga indicar, esta postura ha sido sostenida por la Procuraduría General de la República, pues mediante el dictamen número C-081-98 del 5 de mayo de 1998, y la opinión jurídica número OJ-002-1999 del 6 de enero de 1999, ésta indicó lo siguiente:

> *"En cambio, cuando el administrado utiliza el bien por tener un permiso de uso, de acuerdo con el artículo 154 de ese mismo cuerpo normativo, éste es a título precario y, por lo tanto, la revocación de ese permiso no hace surgir la responsabilidad del Estado. Eso sí, esa revocación no debe ser realizada en forma intempestiva".*

Asimismo, sobre el tema de las competencias, el artículo 88 de la Ley General de Aviación Civil indica que "*todos los aeródromos y aeropuertos civiles del país están sujetos al control, inspección y vigilancia de la Dirección General de Aviación Civil*", por lo que la Dirección General de Aviación Civil, por medio del Departamento de Aeropuertos, se encuentra en la obligación de velar por el uso correcto de los aeropuertos y hangares del país.

El artículo 94 de la norma en cita señala que "*en los aeródromos y aeropuertos civiles la autoridad superior en lo que concierne al régimen interno respectivo, será ejercida por el Consejo Técnico de Aviación Civil y su administración estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil*".

En cuanto a la regulación de los espacios se debe indicar que mediante dictamen número 1815 del 27 de junio de 2006, la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República recomendó lo siguiente:

> ***"Que en criterio de la Contraloría General de la República considera prudente y razonable que se regule la actividad a través de un reglamento en el cual se detalle la aplicación del permiso de uso,*** *en donde se garantice el acceso a todos los interesados en plano de igualdad, se establezcan reglas claras de concurso y se resuelvan los problemas prácticos que se puedan presentar, como lo podría ser la situación de personas que tengan por muchos años el disfrute de esos espacios, la asignación de espacios disponibles en futuras ampliaciones, la fiscalización que le corresponde a la Administración sobre la correcta utilización del bien dado en uso, así como cualquier otra que pueda representar una oportunidad de mejora en la adecuada utilización de ese tipo de espacio".*

(El subrayado y la negrita no son del original)

Por otra parte, en el artículo 10 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008) se indica lo siguiente:

"*Artículo 10. —**Causas de extinción de los permisos de uso y contratos:** Los permisos de uso y contratos suscritos sobre espacios de dominio público en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma se tendrán por extinguidos y se procederá a su desalojo en los siguientes casos:*

*1. **Cuando se revoquen por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública.***
2. Por expiración del plazo por el que fue otorgado el permiso de uso o firmado el contrato de uso.
3. Cuando no exista ningún tipo de solicitud presentada ante el Consejo Técnico de Aviación Civil o la Dirección General de Aviación Civil, para que se le otorgue, prorrogue o renueve el permiso de uso, el certificado de explotación, el certificado operativo o se realice la recertificación de la empresa.
4. Cuando se compruebe administrativa o judicialmente que el espacio concedido ha sido subarrendado, vendido, donado, prestado o de alguna forma haya salido del uso de la persona física o jurídica a la cual se le autorizó el dominio útil.
5. Cuando sin autorización de la autoridad concedente el fin para el que fue autorizado el uso del dominio público haya sido variado.
6. Falta de pago de una mensualidad del canon fijado".

(Lo subrayado y resaltado no es del original)

IV. Sobre el caso concreto

En el presente asunto, mediante artículo cuarto de la sesión extraordinaria número 28-2018 del 13 de abril de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar permiso de uso en precario a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, los siguientes espacios ubicados en el edificio terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma: un espacio para oficina de 12.54 metros cuadrados, para llevar a cabo actividades de despacho y seguimiento al vuelo, una bodega de 3.80 metros cuadrados para implementos de rampa y suministros en general y un espacio para counter con un área de 5.21 metros cuadrados, ubicado al costado este de las oficinas de Migración, adicionalmente otro espacio para counter con un área de 9.9 metros cuadrados y un espacio más de counter con un área de 8.45 metros cuadrados, frente a la oficina de Migración, con una vigencia igual a la de su certificado de operador aéreo, es decir, hasta el 26 de noviembre de 2023.

Ahora bien, según lo indicado en el oficio número DGAC-DA-OF-0334-2022, citado, la jefatura de Operaciones Aeronáuticas mediante el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1924-2022 del 7 de setiembre de 2022, había emitido criterio técnico con respecto a los espacios que ocupa la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, manifestando lo siguiente:

"(...), le comunico que anteriormente esta Unidad de Operaciones Aeronáuticas mediante oficio DGAC-DSO-OPS-OF-0177-2022 dirigido a la Señora Damaris Murillo Solano de la Asesoría Legal había emitido criterio negativo con respecto a una ampliación al permiso temporal de suspensión de operaciones de vuelos regulares que había solicitado la empresa hasta el 15 de agosto del 2022, además, deseo indicar que la empresa continua con las Ops

Specs de RAC-OPS 1 suspendidas, por lo tanto, dicha empresa actualmente solo cuenta con vuelos No regulares y sus operaciones están reducidas al mínimo, realizando solo operaciones con un helicóptero Bell 407.
(...)".

Por otra parte, señala el oficio número DGAC-DA-OF-0334-2022, citado, que se le solicitó a la administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma que indicara el porcentaje de operación de la citada terminal aérea, con respecto a vuelos comerciales pre pandemia Covid-19, ante lo cual respondieron que al 73% de operaciones, según comparación con diciembre de 2019.

Finalmente el oficio número DGAC-DA-OF-334-2022 citado, señaló que la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima contaba con autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil para suspender sus operaciones hasta el 15 de agosto de 2022, asimismo, se encontraba al día en ese momento con el pago del canon correspondiente a la asignación del espacio otorgado en el edificio terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, no obstante, existía la necesidad de al menos tres operadores para contar con espacio en el edificio de la terminal aérea citada, entonces, en razón de que el servicio público no debe verse disminuido ni desmejorado, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 10 del reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y 154 de la ley General de la Administración Pública, se consideró retirar el permiso de uso en precario asignado a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima.

Es importante indicar que la Asesoría Jurídica, como garante de la correcta aplicación de lo dispuesto en el ordenamiento jurídico, con relación a la asignación de permisos de uso en precario de las instalaciones del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, determinó que los argumentos expuestos por el Departamento de Aeropuertos, en el oficio número DGAC-DA-OF-334-2022 citado, debían ser verificados, ya que a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima se le han estado otorgando permisos para la suspensión de vuelos y de esta manera no es posible determinar alguna irregularidad que se ajuste a los supuestos de la normativa citada para quietarle la concesión otorgada.

Por tal motivo, mediante oficio número DGAC-DA-OF-344-2022 del 6 de diciembre de 2022, el Departamento de Aeropuertos emitió un criterio técnico que complementó el manifestado mediante el oficio número DGAC-DA-OF-334-2022 del 11 de octubre de 2022, en el cual indicaron que el 7 de setiembre de 2022, la Unidad de Transporte Aéreo les remitió un reporte de las operaciones que ha mantenido la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima de enero a agosto de 2022, destacando que en febrero, marzo y junio de ese año, no se reportaron operaciones y para enero, abril, mayo, julio y agosto se realizaron 35 vuelos equivalentes a 7 por mes, es decir, un 23% de operaciones mensuales.

El 24 de mayo de 2022, la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma remitió la información relacionada a los espacios y usos de la citada terminal, en cuanto a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, indicó lo siguiente:

ESPACIOS OTORGADOS EN LA TERMINAL DEL AITRP

Concesionario	Espacio vigente	Area	Observación	Fotografía
Aerobell	Mostrador - Recepción	Planta baja	[redacted]	 
	Mostrador	Planta baja	[redacted]	 
	Oficina	Planta baja	[redacted]	

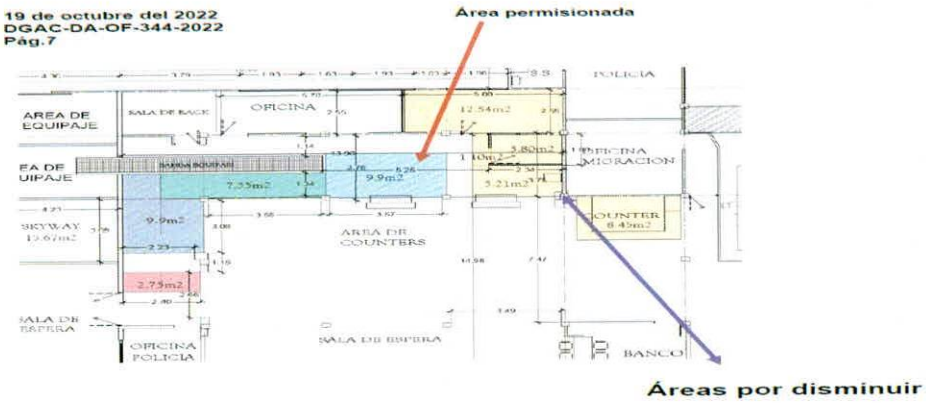
Aunado a lo anterior, en la última visita realizada a esa terminal el 14 de octubre de 2022, se logró verificar que los espacios asignados a la citada compañía se encuentran en desuso, esto sumado a conversaciones sostenidas con personal de otras compañías concesionarias, las cuales indican que, durante los dos años de pandemia a la fecha, de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima no se ha presentado personal a recibir o despachar turistas.

Finalmente, el Departamento de Aeropuertos en su oficio número DGAC-DA-OF-344-2022, citado, concluyó que la Administración ha autorizado la suspensión de vuelos a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, y siendo que existe la necesidad de otros operadores de utilizar los espacios en desuso en la terminal del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, y privando el interés público en cuanto a que el servicio que se brinda no debe disminuir ni desmejorarse, proponen disminuir la cantidad de espacio concesionado a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima al uso de un counter para los vuelos regulares autorizados y realizar la toma de posesión del resto de espacios para asignarlos a los otros operadores solicitantes como se ha indicado.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Realizar una disminución de 13.66 metros cuadrados a los espacios otorgados, mediante permiso de uso en precario a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, según artículo cuarto de la sesión extraordinaria número 28-2018 del 13 de abril de 2018, por el Consejo Técnico de Aviación Civil, los cuales consisten en una oficina con un área de 12.54 metros cuadrados, bodega de 3.80 metros cuadrados, un espacio de counter, el cual cuenta con un área de 5.21 metros cuadrados, ubicados al costado este de las oficinas de Migración y otro espacio de counter frente a la oficina de Migración, con un área de 8.45 metros cuadrados, dejando únicamente un área para counter de 9.9 metros cuadrados, para llevar a cabo las operaciones de transporte aéreo comercial, según se muestra en el siguiente croquis:



Lo anterior, con una vigencia igual a la del certificado de operador aéreo otorgado a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, es decir, hasta el 26 de noviembre de 2023, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante los oficios número DGAC-DA-OF-334-2022 del 11 de octubre de 2022, y DGAC-DA-OF-344-2022 del 6 de diciembre de 2022.

2) Otorgar a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la notificación de la presente resolución, para que desaloje los siguientes espacios: espacio para oficina de 12.54 metros cuadrados, para llevar a cabo actividades de despacho y seguimiento al vuelo, una bodega de 3.80 metros cuadrados para implementos de rampa y suministros en general, un espacio para counter con un área de 5.21 metros cuadrados, ubicado al costado este de las oficinas de Migración, y un espacio de counter con un área de 8.45 metros cuadrados, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 1 del artículo 10 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, y el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública.

3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva de los espacios en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que yacen en dichos espacios.

4) Notifíquese en los siguientes correos electrónicos mmonte@aerobell.com emonte@aerobell.com y a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 7

No.023-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con nueve minutos del dieciséis de febrero del dos mil veintitrés.

Se conoce el recurso de reconsideración, revisión y aclaración interpuesto por el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, la cual resolvió el recurso de reconsideración interpuesto contra el procedimiento administrativo para el desalojo del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Resultandos

Primero: Que mediante el artículo décimo tercero de la sesión ordinaria 28-2022 del 25 de abril de 2022, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 97-2022 de las 19:16 horas del 25 de abril de 2022, la cual, en su parte dispositiva, señala textualmente lo siguiente:

> *"1) Realizar la intimación de desalojo administrativo del hangar número 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, a la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-006561, representada por el señor Carlos Víquez Jara, con fundamento en lo establecido en el artículo 10 inciso 4 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008), ya que se verificó la presencia de aeronaves que no se encuentran autorizadas en su certificado de explotación y su certificado operativo, según el oficio número DGAC-DA-OF-437-2021 del 21 de diciembre de 2021, emitido por el Departamento de Aeropuertos.*
>
> *2) Otorgar a la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-006561, representada por el señor Carlos Víquez Jara, un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje dicho espacio.*
>
> *3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar todas las gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del espacio dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que yacen en dicho espacio.*
>
> *4) Notifíquese al señor Carlos Víquez Jara, representante de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-006561, en las oficinas de su bufete, ubicadas 550 metros norte de la Embajada de los Estados Unidos de América, o al fax (506) 2231 4344. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma".*

Segundo: Que la resolución número 97-2022 citada, fue debidamente notificada a la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, el 10 de mayo de 2022, según consta en el acta de notificación número 136 de las 15:12 horas del mismo día indicado.

Tercero: Que, mediante escrito del 24 de mayo de 2022, presentado ese mismo día, el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Aviación Agrícola sociedad anónima, interpuso formal recurso de reconsideración contra la resolución número 97-2022 citada.

Cuarto: Que mediante resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo sexto de la sesión ordinaria 57-2022 del 20 de diciembre de 2022, se dio respuesta al recurso de reconsideración citado e indicó literalmente:

> *"**1)** Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, contra la resolución número 97-2022 de las 19:16 horas del 25 de abril de 2022, en relación con el procedimiento para el desalojo del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, fundamentado en los criterios técnicos emitidos por el Departamento de Aeropuertos, por lo cual, se mantiene incólume.*
>
> ***2)** Dese por agotada la vía administrativa.*
>
> ***3)** No obstante, en acatamiento a lo dispuesto en la sentencia número 001-2019-VII de las ocho horas del día siete de enero de dos mil diecinueve, dictada la Sección Séptima del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, se deberá realizar el proceso de certificación de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima para obtener un certificado de explotación para brindar servicios de hangarage y concluir la fase 4 de demostración en el hangar 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (antes 44), tal y como lo ordenaron los tribunales de Justicia.*
>
> ***4)** Otorgado el certificado de explotación a la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, para brindar servicios de hangarage, la Administración deberá conceder el espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.*
>
> ***5)** Notifíquese al señor Carlos Víquez Jara, representante de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-006561, en las oficinas de su bufete, ubicadas 550 metros norte de la Embajada de los Estados Unidos de América, o al fax (506) 2231 4344. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.*
>
> *(...)*

Quinto: Que mediante escrito del 13 de enero de 2023 el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, presentó recurso de reconsideración, revisión y aclaración contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de

diciembre de 2022, la cual resolvió el recurso de reconsideración presentado contra el procedimiento administrativo para el desalojo del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

"(...)

PRIMERO: *Solicito se nos aclare con relación al punto 3 del* ***POR TANTO*** *de la resolución indicada, si la Dirección General de Aviación Civil en cumplimiento de la presente resolución procederá con el desalojo administrativo del Hangar 47, visto que la misma resolución en el por tanto número 4 establece el concedernos el mismo espacio para brindar los servicios de Hangaraje.*

Es importante establecer que en el mismo PROCESO DE CERTIFICACIÓN inicialmente llevado ante la Dirección General de Aviación Civil desde el año 2012, siendo que en el año 2015 nos fue solicitado por parte de la Autoridad Aeronáutica el acondicionar el Hangar 47 expresamente acondicionado para proceder con el inicio de la Fase 4, motivo por el cual fueron sacados los aviones de fumigación, fuselajes y demás repuestos y mobiliario pertenecientes a mi representada, así mismo nos fue exigido el pintar las zonas de seguridad, la instalación de los extintores y que estuviese debidamente habilitado para dicha fase, por lo que con ese mandato se procedió a sacar las aeronaves y demás activos de la empresa y dejarlo previsto para la actividad de Hangarage. Es por ello que el decir del Departamento de Aeropuertos sobre las inspecciones realizadas, claro está que conforme a lo solicitado por el Grupo de Certificación para la Fase Cuatro, al momento de realizar las inspecciones por parte de la Coordinación de Aeropuertos en sus distintas fechas, no existían equipos ni bienes para las actividades de aviación agrícola en el citado hangar, por lo que no es de recibo lo especificado en el punto 2 sobre el caso concreto del considerando, dado que ello fuera solicitado por el citado Grupo de Certificación.

SEGUNDO: *Aclárese sobre el punto 4 del* ***POR TANTO****, si mi representada deberá de hacer desalojo del indicado hangar o si por el contrario y con el proceso de certificación que data de más de 10 años, es siempre requerido que mi representada desaloje, o si por el contrario dado que dicho hangar ha sido parte del proceso de certificación, podemos continuar en el mismo, pues la redacción del punto 4 no es clara en ese sentido.*

TERCERO: *Dado que las instalaciones del Hangar inicialmente otorgado a mi representa mediante CONTRATO DE CONCESIÓN, y posteriormente modificadas por el entonces Consejo Técnico de Aviación Civil de turno, a la modalidad de CONTRATO DE USO EN PRECARIO, son instalaciones que fueron construidas por mi representada y que datan desde la década de 1960, y que si bien, en estos momentos estamos al día con todas nuestra obligaciones económicas para con Aviación Civil, y por el cual se paga únicamente por espacio del terreno para un área de 1,007 metros cuadrados. Y si al proceder a concederle nuevamente dicho espacio a mi representa de conformidad, conforme a lo indicado en el punto 4 de la resolución supra indicada en su POR TANTO, deberá adicionalmente pagar el canon además del terreno, también por edificaciones, en virtud de que dichas edificaciones fueron construidas por mi representada.*

CUARTO: *Es bien importante denotar que de acuerdo a la Última Acta que se levantara en la reunión con los representantes de la Dirección General de Aviación Civil a fines del año anterior, del Grupo de Certificación para el proceso del certificado de hangarage, y consecuentemente el otorgamiento para el FBO solicitado por mi representada, se dispuso en el punto 11 de la minuta de la indicada reunión literalmente lo siguiente:*
"Se aclara por parte del capitán Sagrera que si se continúa con el proceso, el desalojo será detenido."

Dicha acta se aporta en este acto como referencia.

PETITORIA:

Con fundamento en lo anteriormente indicado solicitamos expresamente se realicen las aclaraciones de los hechos y la misma resolución indicada, de conformidad con las dudas que hemos dejado expuestas.

NOTIFICACIONES:

Las recibiremos en el correo electrónico cviquezj@viquezjara.com o en nuestras oficinas VIQUEZ JARA ABOGADOS, cito en Rohrmoser, San José, del Parque La Amistad 150 metros al sur.

(...)".

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

Considerandos

I) Sobre los hechos

Para efectos del dictado de este acto administrativo, se tienen por ciertos los resultandos anteriores por constar así en el expediente administrativo que al efecto lleva la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil.

II) Sobre el fondo del asunto

El objeto en el cual se centra la presente resolución versa sobre el escrito del 13 de enero de 2023, mediante el cual, el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, presentó recurso denominado recurso de reconsideración, revisión y aclaración contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, misma que resolvió el recurso de reconsideración que se interpuso contra el procedimiento administrativo para el desalojo del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

El recurrente manifestó, literalmente, lo siguiente:

"(...)

PRIMERO: *Solicito se nos aclare con relación al punto 3 del* ***POR TANTO*** *de la resolución indicada, si la Dirección General de Aviación Civil en cumplimiento de la presente resolución procederá con el desalojo administrativo del Hangar 47, visto que la misma resolución en el por tanto número 4 establece el concedernos el mismo espacio para brindar los servicios de Hangaraje.*

Es importante establecer que en el mismo PROCESO DE CERTIFICACIÓN inicialmente llevado ante la Dirección General de Aviación Civil desde el año 2012, siendo que en el año 2015 nos fue solicitado por parte de la Autoridad Aeronáutica el acondicionar el Hangar 47 expresamente acondicionado para proceder con el inicio de la Fase 4, motivo por el cual fueron sacados los aviones de fumigación, fuselajes y demás repuestos y mobiliario pertenecientes a mi representada, así mismo nos fue exigido el pintar las zonas de seguridad, la instalación de los extintores y que estuviese debidamente habilitado para dicha fase, por lo que con ese mandato se procedió a sacar las aeronaves y demás activos de la empresa y dejarlo previsto para la actividad de Hangarage. Es por ello que el decir del Departamento de Aeropuertos sobre las inspecciones realizadas, claro está que conforme a lo solicitado por el Grupo de Certificación para la Fase Cuatro, al momento de realizar las inspecciones por parte de la Coordinación de Aeropuertos en sus distintas fechas, no existían equipos ni bienes para las actividades de aviación agrícola en el citado hangar, por lo que no es de recibo lo especificado en el punto 2 sobre el caso concreto del considerando, dado que ello fuera solicitado por el citado Grupo de Certificación.

SEGUNDO: *Aclárese sobre el punto 4 del* ***POR TANTO****, si mi representada deberá de hacer desalojo del indicado hangar o si por el contrario y con el proceso de certificación que data de más de 10 años, es siempre requerido que mi representada desaloje, o si por el contrario dado que dicho hangar ha sido parte del proceso de certificación, podemos continuar en el mismo, pues la redacción del punto 4 no es clara en ese sentido.*

TERCERO: *Dado que las instalaciones del Hangar inicialmente otorgado a mi representa mediante CONTRATO DE CONCESIÓN, y posteriormente modificadas por el entonces Consejo Técnico de Aviación Civil de turno, a la modalidad de CONTRATO DE USO EN PRECARIO, son instalaciones que fueron construidas por mi representada y que datan desde la década de 1960, y que si bien, en estos momentos estamos al día con todas nuestra obligaciones económicas para con Aviación Civil, y por el cual se paga únicamente por espacio del terreno para un área de 1,007 metros cuadrados. Y si al proceder a concederle nuevamente dicho espacio a mi representa de conformidad, conforme a lo indicado en el punto 4 de la resolución supra indicada en su POR TANTO, deberá adicionalmente pagar el canon además del terreno, también por edificaciones, en virtud de que dichas edificaciones fueron construidas por mi representada.*

CUARTO: *Es bien importante denotar que de acuerdo a la Última Acta que se levantara en la reunión con los representantes de la Dirección General de Aviación Civil a fines del año anterior, del Grupo de Certificación para el proceso del certificado de hangarage, y consecuentemente el otorgamiento para el FBO solicitado por mi representada, se dispuso en el punto 11 de la minuta de la indicada reunión literalmente lo siguiente:*

"Se aclara por parte del capitán Sagrera que si se continúa con el proceso, el desalojo será detenido."

Dicha acta se aporta en este acto como referencia.

PETITORIA:

Con fundamento en lo anteriormente indicado solicitamos expresamente se realicen las aclaraciones de los hechos y la misma resolución indicada, de conformidad con las dudas que hemos dejado expuestas.

NOTIFICACIONES:

Las recibiremos en el correo electrónico cviquezj@viquezjara.com o en nuestras oficinas VIQUEZ JARA ABOGADOS, cito en Rohrmoser, San José, del Parque La Amistad 150 metros al sur.

(...)".

Al respecto, debemos indicar que el procedimiento impugnatorio o recursivo responde a la oportunidad que da el ordenamiento jurídico al afectado o interesado, para que éste solicite a la propia Administración que revise y revoque un acto suyo.

El recurso de reconsideración es considerado como un medio de impugnación que tienen las partes para hacer valer sus derechos a la legítima defensa, por estar inconforme con las resoluciones del Consejo Técnico de Aviación Civil. La fundamentación, es demostrar los motivos por los cuales se está impugnado una resolución.

III) Sobre la legitimación y admisibilidad del recurso de reconsideración.

En cuanto al procedimiento impugnatorio de los actos administrativos del Consejo Técnico de Aviación Civil, el artículo 309 de Ley General de Aviación Civil establece lo siguiente:

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

Ahora bien, como se indica supra, la presente resolución atiende la interposición del escrito denominado recurso de reconsideración, revisión y aclaración interpuesto por el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, la cual resolvió el recurso de reconsideración interpuesto contra el procedimiento para el desalojo del espacio 47 ubicado del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Con el fin de dar cumplida respuesta al recurso interpuesto, conviene estudiar, brevemente, la naturaleza jurídica del Consejo Técnico de Aviación Civil, así como las competencias o atribuciones que han sido desconcentradas a su favor, los alcances de esta, así como los supuestos en los que procede la interposición de recursos.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
Cetac
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 10-2023

El artículo 2° de la Ley General de Aviación Civil establece que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado, en grado máximo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Asimismo, dispone que dicho Consejo cuenta con personalidad jurídica instrumental. A continuación, se transcribe el texto vigente del artículo 2 de cita:

> *"**Artículo 2°.-***
> *La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.*
>
> *En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo".*

De la transcripción anterior queda claro que el Consejo Técnico de Aviación Civil constituye, por disposición legal, un órgano máximamente desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Conviene indicar que dicha figura, la desconcentración, constituye una técnica para la distribución de competencias entre distintos órganos de un mismo ente o de un órgano superior (como es el caso de un ministerio). Mediante ese instrumento se encarga a un órgano especializado el ejercicio de determinadas competencias a fin de alcanzar una mayor eficiencia.

En todo caso, debe tenerse presente que las competencias asignadas al órgano desconcentrado deben mencionarse expresamente en la norma mediante la cual opera la desconcentración, de manera tal que todas las competencias que no figuren en aquélla deben seguir siendo ejercidas por el órgano o ente que desconcentra.
Del análisis de las normas mediante las cuales ha operado la desconcentración de competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes hacia el Consejo Técnico de Aviación Civil, se puede constatar que la mayoría de esas competencias se refieren a aspectos técnicos relacionados directamente con la materia de aviación civil. Básicamente, las competencias desconcentradas a favor del órgano citado se enlistan en el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, de cuya lectura, no se aprecia intención alguna del legislador de asignar a dicho órgano, el ejercicio de las competencias atribuidas al ministro en materia administrativa.

Como decíamos, la desconcentración debe entenderse referida únicamente a las materias expresamente mencionadas en las normas mediante las cuales operó la desconcentración. En todas las demás, el ministro seguirá siendo el órgano jerárquico superior, en los términos previstos en el artículo 28.1 de la Ley General de la Administración Pública y con las potestades que señala el numeral 102 de esa misma ley.

Mediante el dictamen número C-171-96 del 18 de octubre de 1996, la Procuraduría General de la República se pronunció sobre el tema, en se dijo lo siguiente:

> *"Como la desconcentración no implica un desconocimiento absoluto de los principios en orden a la relación de jerarquía, el jerarca del ente u organización respecto de la cual se opera la desconcentración conserva los poderes jerárquicos normales en orden a la materia*

no desconcentrada, lo que frecuentemente comprende los aspectos de administración del servicio desconcentrado. La norma que desconcentra delimita la materia desconcentrada así como los poderes conferidos al órgano inferior. Pero en los demás aspectos de su actividad, este órgano permanece sometido a la relación de jerarquía, por lo que el jerarca ejercita sus poderes normales respecto de los ámbitos no desconcentrados. Por consiguiente, el jerarca mantiene la potestad de nombrar, remover y sancionar el personal del órgano desconcentrado".

IV) Competencias desconcentradas a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil.

El artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil dispone cuáles son las atribuciones o competencias que el legislador decidió desconcentrar a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil. Tales normas, en lo que interesa, disponen:

"Artículo 10.-Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:

I. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.
II. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.
III. Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.
IV. Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean local o internacional, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquiera otra actividad relacionada con la aviación civil.
V. Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.
VI. Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.
VII. Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.
VIII. Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.
IX. Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificados de aeronavegabilidad.

X. Nombrar cuando sea del caso hacerlo, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.
XI. Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.
XII. Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país".

En este sentido, debemos indicar que la desconcentración es una técnica de distribución de competencias en favor de órganos de una misma persona jurídica, por la cual, un órgano inferior se ve atribuida una competencia en forma exclusiva, para que, la ejerza como propia, en nombre propio y bajo su propia responsabilidad.

Ahora bien, no se trata de cualquier tipo de competencia, sino de una competencia para resolver, para decidir en forma definitiva sobre una materia determinada por el ordenamiento. Esta atribución se funda en la necesidad de especializar ciertos órganos en materias específicas, de manera que se satisfagan en mejor forma los cometidos públicos. Desde esa perspectiva, desconcentrar es especializar funcionalmente determinados órganos, sin que se desliguen orgánicamente tales competencias de la estructura originaria.
Tal figura se encuentra regulada en el artículo 83 de la Ley General de la Administración Pública, el cual dispone lo siguiente:

"(...)
1. Todo órgano distinto del jerarca estará plenamente subordinado a éste y al superior jerárquico inmediato, salvo desconcentración operada por ley o por reglamento.

(...)".

Refiriéndose a los alcances de la desconcentración, el ilustre profesor don Eduardo Ortíz Ortíz, redactor de la Ley General de la Administración Pública, en el seno de la Comisión Legislativa que tramitó el proyecto correspondiente señaló lo siguiente:

"Desconcentración» es el fenómeno que consiste en otorgarle a una autoridad inferior o subordinada a título propio, la capacidad de decidir un asunto. Es, en otras palabras, darle una competencia propia para decidir a un órgano que no es el jerarca, sino que es subordinado".

De lo señalado por el profesor Eduardo Ortíz y de la norma legal que regula la figura de la desconcentración antes transcrita, se desprende que en el caso de la desconcentración máxima, tal y como es el grado de la conferida al Consejo Técnico de Aviación Civil, el superior jerárquico no puede abocar, revisar o sustituir, de oficio o a instancia de parte, la conducta del inferior, el cual, además, estará sustraído a órdenes, instrucciones o circulares del superior.

Otro aspecto importante de destacar en relación con la figura de la desconcentración es que lo que resuelvan los órganos desconcentrados en ejercicio de su competencia y siempre que no se otorgue algún recurso administrativo contra ellos, agotan vía administrativa (artículo 126 inciso c) de la Ley General de la Administración Pública).

En el caso que interesa, lo que resuelve el Consejo Técnico de Aviación Civil puede ser recurrido mediante **el recurso de reconsideración, señalado en el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil y lo que éste resuelva, no tendrá más recurso y dará por agotada la vía administrativa.**

Queda claro entonces, que no procede la interposición del escrito denominado recurso de reconsideración, revisión y aclaración interpuesto contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, ya que esta resolvió el recurso de reconsideración presentado en el momento procesal oportuno, contra el procedimiento para el desalojo del espacio 47 ubicado del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, es decir, ya con anterioridad se presentó el recurso ordinario dentro del plazo normal establecido para ello, puesto que, se trataría de una reiteración de aquel, tal y como, sucede en autos.
Ahora bien, a manera de aclaración para la parte, es menester indicar que en los puntos 3) y 4) de la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, se indica literalmente:

> *"**3)** en acatamiento a lo dispuesto en la sentencia número 001-2019-VII de las ocho horas del día siete de enero de dos mil diecinueve, dictada la Sección Séptima del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, se deberá realizar el proceso de certificación de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima para obtener un certificado de explotación para brindar servicios de hangarage y concluir la fase 4 de demostración en el hangar 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (antes 44), tal y como lo ordenaron los tribunales de Justicia.*
>
> ***4)** Otorgado el certificado de explotación a la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, para brindar servicios de hangarage, la Administración deberá conceder el espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma".*

Lo anterior, hace referencia a que la Dirección General de Aviación Civil, por orden judicial, debe otorgarle el permiso de uso en precario del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la empresa Aviación Agrícola sociedad anónima, y llevar el proceso de certificación para que brinde los servicios de hangarage, en dicho hangar. La compañía Aviación Agrícola sociedad anónima certificada para brindar servicios de aviación agrícola, no puede utilizar el espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Aclarado lo anterior, es criterio de esta Asesoría Jurídica que resulta legalmente improcedente el conocimiento del escrito denominado recurso de reconsideración, revisión y aclaración planteado, toda vez que el mismo es interpuesto contra un acto que reproduce un acto anterior, constituyéndose en un hecho irrecurrible.

Por lo tanto

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Rechazar por improcedente el escrito denominado recurso de reconsideración, revisión y aclaración presentado por el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, contra la resolución número 0220-2022 de las 18:12 horas del 20 de diciembre de 2022, mediante la cual se resolvió el recurso de reconsideración que se interpuso en el

momento procesal oportuno, contra el procedimiento administrativo para el desalojo del espacio 47 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2) Proceda la Dirección General de Aviación Civil como corresponda.

3) Notifíquese al señor Carlos Víquez Jara, representante de la compañía Aviación Agrícola sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-006561, en las oficinas de su bufete, ubicadas 550 metros norte de la Embajada de los Estados Unidos de América, o al fax número (506) 2231 4344. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil