ACTA No. 70-2019

Acta de la sesión extraordinaria No. 70-2019, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 18 de setiembre del 2019, en la Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de los señores: Rodolfo Solano Quirós, William Rodríguez López, Sofía Beatriz García Romero, Karla Barahona Muñoz, Randall Retana Moreno y Daniel Araya Barquero, Directores del Consejo Técnico; Álvaro Vargas Segura, Director General; Mauricio Rodríguez Fallas, Jefe de la Asesoría Jurídica; Oscar Serrano Madrigal, Auditor Interno; Juan Mena Murillo, como invitado y la señora Maribel Mathiew Campos, Secretaria de Actas. Se justifica la ausencia de la señora María Amalia Revelo Raventós, por motivo de encontrarse en funciones propias de su cargo como Ministra de Turismo fuera del país.

PRESIDE LA SESIÓN EL SEÑOR RODOLFO SOLANO QUIRÓS, EN SU CONDICIÓN DE PRESIDENTE DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

INGRESAN A LA SALA DE SESIONES LOS SEÑORES ROXANA GONZÁLEZ FALLAS, ASESORA LEGAL; MARIO FERNANDEZ BEJARANO, ENCARGADO DE AVSEC-FAL; CRISTIAN CHINCHILLA MONTES, ENCARGADO A.I DE TRANSPORTE AÉREO Y RODRIGO SOLANO, INSPECTOR DE OPERACIONES.

ARTICULO PRIMERO

Los señores Roxana González Fallas, Cristian Chinchilla Montes y Rodrigo Solano, técnicos que han participado en el proceso de certificación de la solicitud presentada por la empresa GAS GROUP SUPPORT AVIATION SOCIEDAD ANÓNIMA, proceden a realizar la exposición denominada "Servicios de mayordomía en los Aeropuerto internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós".

El señor William Rodríguez López, Vicepresidente del Consejo Técnico, solicita que quede constando en el acta algunas preguntas que él va a hacer y que quede constando el nombre de la persona que dé la respuesta.

Una vez terminada la exposición, el señor William Rodríguez López inicia con sus preguntas:

Sr. William Rodríguez:
Sabemos que la empresa tiene otras habilitaciones, pero no el de mayordomía. En este caso, ¿requiere de un manual de seguridad?

Sr. Mario Fernández:
Si señor, en la parte de seguridad de Aviación, en la parte de safety, en el anexo 17, RAC 17, se exige un programa de seguridad.

Sr. William Rodríguez:
Ok Entiendo entonces que es indispensable que este documento se haya aprobado, para dar a Gas Group el certificado de operación y el certificado de explotación para los servicios de mayordomía.

Sr. Mario Fernández:
Si señor, debe ser presentado en la fase 2.

Sr. William Rodríguez:
Ok, ¿qué aspectos regula un manual de seguridad en el caso de la habilitación para mayordomía?

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

ACTA No. 70-2019

Sr. Mario Fernández:
En estos casos, nosotros en fase cuatro estamos en la obligación de hacer visitas a las instalaciones, independientemente de los metros cuadrados que tengan, debemos de verificar que las instalaciones, aparte de lo que establezca el Ministerio de Salud, que los carritos o troles, como se conocen, no contengan artículos prohibidos, explosivos, armas que puedan ser introducidas en las áreas estériles del aeropuerto.

Esto lo debemos hacer con todas las empresas que brindan esos servicios y que se encuentran fuera del perímetro aeroportuario, lo que las hacen más sensibles y más peligrosas, además que se tenga buena vigilancia por parte de los inspectores de AVSEC FAL, el control de lo que se hace en esas instalaciones, en este caso qué se hace en esos hoteles para garantizar la seguridad de las aeronaves que proveen, así como de los pasajeros y tripulantes. La presencia de nosotros es esencial para ver las cocinas y otras instalaciones, ya que los controles son esenciales, no solo de los utensilios sino también de toda la gente que entra a la cocina, además se deben llevar los inventarios de los cuchillos, que no vayan a ser depositados en esas áreas internas o externas de los aviones, que la gente que hace estas escoltas, que son gente privada o de la dirección, tengan las capacitaciones, la misma gente de la cocina tiene que tener las capacitaciones en materia de seguridad de aviación, para que tengan conocimiento sobre qué pueden introducir, inclusive dentro de los alimentos. Eso debe ser así porque los camiones, una vez salidos de ahí, van a trasladarse hasta los aviones por personas que son públicas, que no son controlados por parte del estado en materia de seguridad de aviación, entonces nosotros tenemos que verificar que esos camiones no se detengan de camino, tienen que venir con los sellos, esos sellos tienen que estar chequeados, tienen que llevar los consecutivos y tienen que venir con un documento para el chequeo, se inicia la inspección a lo interno del avión, para ver qué fue lo que pasó desde que salió del hotel hasta las áreas restringidas.

Sr. William Rodríguez:
En este caso, don Mario, ¿la empresa Gas Group presentó y se le aprobó el manual de seguridad?

Sr. Mario Fernández:
No señor, ese manual me llegó el día de ayer.

Sr. William Rodríguez:
La solicitud de la empresa Gas Group dice que se suplirá de dos hoteles, ¿AVSEC FAL inspeccionó las instalaciones de estos hoteles?

Sr. Mario Fernández:
No señor, nosotros nunca fuimos notificados.

Sr. William Rodríguez:
¿Sabe usted si los hoteles que van a suplir a Gas Group tienen manuales o procedimientos certificados para suplir líneas aéreas?

Sr. Mario Fernández:
Lo que le puedo decir es que por el momento ninguno está certificado para brindar servicios a líneas aéreas.

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

ACTA No. 70-2019

Sr. William Rodríguez:
Gracias don Mario, muchas gracias por sus respuestas. Ahora quisiera hacer unas preguntas sobre el procedimiento, por eso pedí que estuviera aquí el expediente y le voy a pedir a don Luis que por favor me ayude en esta parte, viendo el expediente ¿Cuándo se dio la audiencia pública de esta empresa?

Sra. Roxana González:
El 10 de mayo.

Sr. William Rodríguez:
¿El expediente está debidamente foliado hasta el día de la audiencia pública?

Sra. Roxana González:
Hasta el día de hoy también.

Sr. William Rodríguez:
Hasta el día de hoy, entonces me podrían mostrar, donde están ahí los camiones que presentan en la fotografía que nos enseñó Don Rodrigo ahora y que distribuyeron también en un documento que nos dieron en la sesión pasada que ustedes estuvieron aquí. ¿Esos camiones que están ahí se presentaron como parte del equipo de Gas Group el día de la audiencia pública?

Sra. Roxana González:
Don William, le voy a explicar, nosotros aquí lo que tenemos es el expediente legal de nosotros, acuérdese que estamos tanto en el certificado de explotación como en el certificado operativo. El compañero explicó las fases, en la fase 1 se hace una reunión, en fase 2 recibimos los documentos con todos los requisitos y después ya en la solicitud formal que llega al Consejo Técnico, lo que remite a la Asesoría Legal, nosotros a su vez se lo remitimos a los departamentos que estuvieron en esa reunión, solicitando el criterio técnico. El trabajo que hacen ellos se refiere a lo que es el certificado de explotación, ellos tienen sus manuales y no consta en el expediente de la asesoría jurídica.

Sr. William Rodríguez:
Ok, voy a modificar la pregunta, en la fase 2, de acuerdo con lo que usted me está diciendo, es que se tienen que presentar todos los requisitos para operar adecuadamente, ¿en este caso se hizo así?

Sra. Roxana González:
Si señor

Sr. William Rodríguez:
¿Entonces, después se hizo la evaluación de los requisitos y la inspección de los equipos?

Sra. Roxana González:
Si.

Sr. William Rodríguez:
Cuando se dio la audiencia pública, se lo preguntaré a Rodrigo, ¿estaban estos camiones que se presentan aquí estaban incluidos en los documentos para la audiencia pública?

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

ACTA No. 70-2019

Sr. Rodrigo Solano:
No estaban incluidos, porque era fase 3 y en esa fase se documenta, nada más, con los documentos y las proyecciones, igual si en ese momento ellos hubieran aportado contrato de inducción de los hoteles, pero no me acuerdo si fue que presentaron los contratos. En la fase 3 se hace una valoración de la parte técnica y si hay una variante o un acercamiento que uno dice que por esta fase no se puede terminar, y se valora en la fase 4, igual, usted va a encontrar que ni siquiera los camiones fueron valorados técnicamente por los aeropuertos, porque no tenían ingreso a las instalaciones por no tener permiso provisional, entonces ni uno ni dos ni tres los camiones han sido valorados, porque quien valora esos camiones son los aeropuertos que tienen personal calificado para eso.

Sr. William Rodríguez:
A ver, vamos a tratar de reformular, porque si mal no recuerdo la solicitud decía que iban hacer el traslado con unos camiones Hyundai, ¿cierto?

Sr. Rodrigo Solano
Si señor.

Sr. William Rodríguez:
¿Son esos de las fotos?

Sr. Rodrigo Solano:
No señor.

Sr. William Rodríguez:
¿Entonces para la audiencia pública dijeron que iban a hacer los traslados de las comidas en unos camiones Hyundai y luego cambiaron por estos otros?

Sr. Rodrigo Solano:
Ellos en su momento, en la fase 3, tenían los camiones Hyundai, los camiones que usted menciona venían para ser presentados en fase 4, igual la fase de la certificación técnica es mucho más larga que la del certificado de explotación, porque yo no les voy a recomendar para ellos un CO si no cumplen a cabalidad con todos los requerimientos, cuando se dieron cuestionamientos en eso hago incapie, por el Bufete NASSAR ha manifestado todos esos cuestionamientos por ser fase 3, los cuales pueden ser subsanados, aunque no hayan entrado en la parte demostrativa, entonces al haber cuestionamientos por parte de grupo NASAR sobre el tipo de camiones que iban a utilizar y que si cumplían. Entonces, ellos lo que hicieron fue ampliar la condición de los camiones, porque ese camión si presta un servicio igual, que los otros, porque ellos no están obligados a tener un camión pequeño o idéntico al que tiene Casa Phillips, pequeñito y todo refrigerado.

Sr. William Rodríguez:
Hay algo que no me hace clic en todo esto y yo le pido a Luis, como nuestro asesor legal, que me diga si lo que se presenta en el expediente de la audiencia pública es en lo que se basan los posibles interesados en hacer sus oposiciones, ¿es así o no es así?

Sr. Luis Fallas:
Si

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

ACTA No. 70-2019

Sr. William Rodríguez
¿Y si después se cambia, entonces cual es el propósito de la audiencia pública?

Sr. Luis Fallas:
Lo que pasa es que una audiencia es la oportunidad procesal para que las partes puedan manifestar los aspectos técnicos y eso puede traer dos consecuencias: que haya incumplimientos graves de admisibilidad y que haga que todo vaya para atrás, o que haya incumplimientos que puedan ser subsanables, entonces lo que entiendo, por qué no manejo esa parte técnica, es que esos aspectos que son previos al inicio de operaciones de la empresa, pueden ser subsanables.

Sr. William Rodríguez:
Ok

Sr. Luis Fallas:
De hecho, los camiones pequeños, como dice el RAC-SEA, cumplen con los requisitos, de hecho, Casa Phillips tiene un camión idéntico al del Hyundai, pero como ellos ya están en fase 4, parece que dijeron: "aquí tenemos dos camiones".

Sr. Álvaro Vargas:
Quisiera pensar la pregunta, don William, si me lo permite.

Sr. William Rodríguez
Claro

Sr. Álvaro Vargas:
La documentación que se puso a disposición de la audiencia cumple absolutamente con todos los requerimientos para tal efecto.

Sr. William Rodríguez:
Álvaro, usted también pudo verificar eso?

Sr. Álvaro Vargas:
Si señor, en su momento. El proceso de certificación es una proyección, entonces pongo el caso de una línea aérea que tiene una aeronave tipo Caravan. Con esa aeronave ya tenemos una definición, en ese proceso iniciando, pero no vamos a tener durante todo proceso, que dura como 6 meses, 8 meses o un año, una aeronave o un vehículo parado, y en su momento en fase 4 de ese proceso, demostrar digamos la aeronave que van a utilizar. El tema de la audiencia pública en este caso se manejaba un poco diferente, porque se pasaba a la audiencia pública una vez pasada la fase 4, pero luego con el fin de agilizar el proceso se había sacado una circular por parte de la Dirección General, donde dice que se da la audiencia pública una vez cumplida la fase 3, entonces ese es el tema, para que tenga claro Don William que se pasó a audiencia pública en fase 3, cuando lo correcto debería hacerse en fase 4.

Sra. Roxana González:
No lo correcto, lo que está en vigencia es fase 3.

Sr. Luis Fallas:
Sí, pero perdón, no es lo más conveniente, ¿lo correcto fase es fase 4?

Sra. Roxana González:
Fase 3.

Sr. Luis Fallas:
¿Y porque se dijo que fuera en fase 3?

Sra. Roxana González:
Si, si en el Sistema de Gestión de nosotros, está establecido el paso a paso de cuáles son los requisitos de fase 3.

Sr. William Rodríguez:
Y en el sistema de gestión dice fase 3, ¿en dónde dice entonces que debe ser en fase 4?

Sr. Luis Fallas:
La ley establece que, para la audiencia, se deben haber cumplido todos los requisitos técnicos y legales.

Sr. Rodolfo Solano:
¿Perdón, ósea el proceso está mal?

Sra. Roxana González:
Si, yo dije que lo conveniente, para evitar estas cuestiones, es que sea en fase 4.

Sr. William Rodríguez:
Bueno, entonces tengo que concluir que el sistema de gestión dice fase 3 cuando lo conveniente es que sea en fase 4.

Sr. Luis Fallas:
Lo conveniente no, lo que está establecido en la ley.

Sra. Roxana González:
No, en la ley no está establecido que sea en fase 4.

Sr. William Rodríguez:
¿En dónde está establecido entonces?

Sra. Roxana González:
En el RAC 19

Sr. Álvaro Vargas:
La ley digamos, no establece la fase 4, la fase 4 para nosotros es cuando ha cumplido con todos los requisitos técnicos, eso es la fase 4 para nosotros, la ley lo que establece es que deben de haberse cumplido todos los requisitos técnicos, legales y financieros, entonces nosotros lo comparamos con la fase 4 y le voy a hablar un poquito de lo que está en el sistema de nosotros, porque se había tomado la determinación por un tema de facilitación de que una vez cumplida la fase 3 se le da la audiencia pública para que la empresa pudiera ganarse

ese tiempo de procedimiento administrativo legal de pasar la audiencia y llegar al Consejo, ganarse ese tiempo en el proceso de certificación, por ahí viene el tema y así se estableció en base a una nota que sacó la Dirección en su momento.

Sr. Luis Fallas:
Si, si me permite. En esto hay un tema que atiende a cuestiones lógicas, cuando la ley dice que se eleve a audiencia, una vez cumplidos los requisitos, es porque el sentido de la audiencia es un proceso de certificado de explotación, es que a diferencia de la contratación administrativa, donde hay un proceso de oposición y donde usted concursa y tiene la posibilidad de verificar que su competidor tenga igual de condiciones, entonces la ley, la lógica de la ley es trasladar esa reunión al último momento para que todos los requisitos que tenga una empresa, puedan ser verificados por los competidores.

Sr. Rodolfo Solano:
Que eso se da en fase 4

Sr. Luis Fallas:
Eso se da en fase 4, porque, cual es el problema, se hace la audiencia en fase 3 y digo: "mire, si hay cosas que son subsanables tráigame otros carritos, pero entonces los nuevos carritos ya yo no los puede verificar en ninguna audiencia, porque ya pasó, entonces la lógica de esto, la lógica jurídica es para hacer valer la audiencia como el mecanismo idóneo, para verificar la idoneidad de un proceso y que sea abierto, transparente, en condiciones de igualdad etc. Por la lógica jurídica debe producirse una vez que todos los requisitos han sido verificados legalmente, probablemente si hay norma de inferior rango que lo dice que puede ser reglamentaria, digamos que se está aplicando lo que la norma dice, pero es una norma que está y que es contraria a la ley".

Sr. Rodolfo Solano:
Bajo esa estructura estamos en una audiencia defectuosa.

Sr. William Rodríguez:
Así es. Gracias Presidente, con esos mismos criterios que está expresando Luis y que por lo que usted ha manifestado entiende perfectamente, por ejemplo: en el expediente para suplir comidas a los aviones en el Aeropuerto de Liberia por parte de esta empresa, se mencionó a otro hotel para ser el proveedor, no el Hilton, sino otro hotel. ¿Cierto o no es cierto?

Sr. Rodrigo Solano:
Eso se lo puede aclarar la licenciada, no sé en cual oposición se habló de otro hotel.

Sra. Roxana González:
Yo no sé, porque esa parte se la pasé a los compañeros del Área Técnica.

Sr. Rodrigo Solano:
Yo desconozco las bases de la oposición, pero el hotel con que tienen contrato es con el Hilton Garden Inn.

Sr. William Rodríguez:
Ok, pero volvemos a lo mismo, no es bueno que se tiren la bola. De acuerdo con el expediente y yo le pediría a Luis que lo revise, decía antes de la audiencia que otro hotel sería el suplidor. ¿Si o no?

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

ACTA No. 70-2019

Sra. Roxana González:
En el expediente no consta lo de los hoteles, el nombre de los hoteles, lo que consta y donde debe constar, es en el expediente que lleva el área técnica.

Sr. Rodrigo Solano:
Yo presenté los contratos y los contratos están basados en el Hotel Hilton, en Liberia.

Sr. William Rodríguez:
Ok, a ver, hace poquito Saprissa tuvo 14 intoxicados y lo que salió en la prensa decía que estaban haciendo las investigaciones para ver si se habían intoxicado por alimentos consumidos en el hotel donde estuvieron hospedados o en el avión. Si ocurriera una situación de intoxicación en una línea aérea suplida por Gas Group ¿a quién le echamos la culpa, a la empresa de aviación o al hotel?

Sr. Mario Fernández:
Sería una valoración nuestra.

Sr. Luis Fallas:
Ok, eso es un tema jurídico y es lo que llamamos el Delito Causal, que es la relación entre el hecho y la consecuencia, la relación de garante tiene sujeto en ese momento obviamente a la línea, que es el cliente final, que esta pueda a su vez trasladar la responsabilidad a quien le brinda el servicio es una posibilidad.

Sr. William Rodríguez:
Ok. Yo voy a parar aquí, pero quiero hacer algunas conclusiones después.

Sr. Rodolfo Solano:
¿Señores directores y asesores, quieren aportar algo más?

Sr. Randall Retana:
Yo quiero agotar el tema inicial, solo una pregunta más, quiero entender bien la razón por la cual el Sistema de Gestión determinó que se podía hacer la audiencia en la fase 3. ¿Podría yo afirmar que el sistema de gestión así lo estableció porque era una forma se ganarse tiempo?

Sr. Álvaro Vargas:
Hay un criterio por escrito de la Dirección.

Sr. Randall Retana:
Nada más para saber, en el contexto Don Álvaro, ¿usted que conoce el tema, cuando fue que se emitió ese criterio?

Sr. Álvaro Vargas:
Se emitió en el 2016 o 2017, no recuerdo con precisión.

Sr. Randall Retana:
2016, 2017, mucho antes de que se diera esta situación, lo que significa que desde ese entonces todas las audiencias se han estado dando en fase 3 para todo tipo de certificaciones, por lo que, lo que lo que se ha estado haciendo es, entre comillas, subsanando deficiencias que se pudiesen haber consignado en la audiencia.

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

ACTA No. 70-2019

Sr. Álvaro Vargas:
Yo diría que ese no fue el sentido, porque en realidad yo calculo que no se si en los últimos años hubo oposiciones basadas en falta de información, si hubiera oposición o no en todas las fases que se encuentran y se aprueban en fase 4, se tiene que corregir en fase 4, para eso la fase 4 es la demostración, usted va ver que yo puse en el Manual los procedimientos que el personal debe seguir, que estén entrenados, que las instalaciones, que tengan los vehículos apropiados, que tenga el sistema de seguridad, que todo lo tenga, eso lo voy a ver en fase 4, le hago cambios, por lo que creo que no es correcto elevar a audiencia pública en fase 3, esto se debe cambiar, entonces en la fase 4.

Sr. Randall Retana:
Y ya con esto termino, ustedes lo ven como un proceso dinámico en donde pueden ir amarrando las diferentes temáticas técnicas, financieras legales etc; hasta que la empresa cumpla completamente, la preocupación que uno podría tener es que si efectivamente la audiencia se hace en un momento en donde probablemente todos esos elementos no están consignados y al no estar consignados un reclamante tiene y no tiene todos los elementos de juicio y toda la información necesaria para hacer su reclamo, ¿eso es así?.

Sr. Álvaro Vargas:
Si señor.

Sr. Randall Retana:
Gracias.

Sr. Álvaro Vargas:
El proceso es dinámico y también tiene razón usted, la fase 3 es la que establece todas las medidas, que ha cumplido todos los requisitos.

Sr. Randall Retana:
y quiero, nada más, hacer la advertencia, yo no estoy ni a la izquierda ni a la derecha, simplemente estoy tratando de entender el problema y el problema es que hay un reclamo que pareciera tener una fundamentación por una situación de una decisión que se tomó en un determinado momento y que no es perfecta legalmente, no sé cómo le dicen, eficaz, legalmente, o completamente eficaz en todo sentido.

Sr. William Rodríguez:
Yo quisiera estacionarme en la audiencia, no tanto por el reclamo, sino por la condición del momento procesal de la actividad como tal, para tener el panorama claro, porque es nuestro deber también, estamos aquí detectando una falencia procesal, ver inmediatamente como se retrotrae y se corrige. Por lo que hemos escuchado, tanto de la parte técnica como de la parte legal, el procedimiento de la audiencia sí tiene problemas, ¿Si o no, Luis?

Sr. Luis Fallas:
A mí me parece que si, porque, por ejemplo, yo conozco el profesionalismo de Rodrigo pero el problema que se le está generando es justamente porque le corrieron una fase y hay elementos nuevos que la empresa ahora viene y dice: "un momentito, eso no estaba". Eso pasa porque en el momento procesal que le dieron la audiencia, el proceso estaba inacabado y la lógica de esta es que usted pueda evaluar a partir del momento en que todo "está parejo", como dicen los campesinos, nadie lo ubica y la forma de analizar es que cuando todo está parejo es al final, cuando usted tiene los requisitos completos.

Sra. Roxana González:
Si señor, la situación la entiendo completamente, también a Luis, pero en la Ley no está establecido que sea fase 4, en el procedimiento del certificado de explotación se hace referencia a las fases que debe cumplir, pero en cuanto a la audiencia no se dice explícitamente que debe hacerse una vez concluida la fase 4, ya eso fue a nivel de nosotros y también debemos entender que como los miembros del Consejo cambian y no sé, no me acuerdo, si fue el Consejo o la Dirección que decidieron que fuera fase 3 que se elevara a audiencia pública, aquí también es importante decir que lo de la fase 3 no fue para este proceso, sino es en general para todos y que hay tramites también en proceso que, tal vez, los más adecuado sería que a partir de ahora se dé esa directriz que sean en fase 4, cuando se eleva a audiencia pública. En lo personal yo le voy a decir, yo estuve totalmente en desacuerdo desde el principio que fuera en fase 3, no en este proceso sino en general, pero desgraciadamente en su momento lo aprobaron que fuera en fase 3.

Sr. Randall Retana:
Don Rodolfo, perdone un paréntesis, a mí me gustaría escuchar, dado que estamos escuchando criterios legales, el criterio de Mauricio también.

Sr. Rodolfo Solano
Claro que sí, ¿qué opinión tiene sobre esto?

Sr. Mauricio Rodríguez:
Ok, yo estuve recién ingresado acá cuando se tomó la decisión de cambiar de fase 4 a fase 3, a efecto de ser más ágil, era un proceso que eventualmente se extendía y una vez terminada la fase 4 que era la más larga, adicionalmente se tenía que dar la publicación y todo esto y considero que de esa forma nos podríamos ahorrar el tiempo y hacer más ágil el proceso. A mí se me consulto en su momento y yo estuve de acuerdo, principalmente por que la norma no establece el plazo procesal para realizarla.

En la redacción de los artículos 143 y siguientes de la Ley General de Aviación Civil, que es la que regula los procesos de certificación, se habla de dos actos administrativos que salen del seno de la administración, a efecto de otorgar un certificado de explotación y la operatividad, uno es el certificado de explotación que es competencia del Consejo Técnico de Aviación Civil y el otro el certificado operativo que es competencia de la administración, en este caso de la Dirección. En los procesos de documentación estaba analizando, para estar seguro de los procesos de documentación a efectos de elevarlo a audiencia pública, no se requiere que haya cumplido con cierto grado del proceso técnico, por qué, porque el Consejo para efectos de certificado de explotación, toman en consideración ciertas características y la Dirección para efectos del certificado operativo toma en consideración otras características, talvez Luis si me presta la Ley, por ejemplo el 143 de la Ley General de Aviación Civil, dice:

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

Entonces quedamos que para efectos de la audiencia pública no se requiere una demostración técnica, sino es cuestión del certificado operativo, más adelante el 144 dice:

-Los certificados de explotación se extenderán hasta por un período máximo de quince años, contado a partir de la fecha de expedición, renovable por períodos iguales. El término de duración de un certificado de explotación se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio, la cuantía de la inversión inicial y las ulteriores requeridas para desarrollarlo y mejorarlo. Ley General de Aviación Civil N° 5150.

- Las renovaciones se concederán a juicio del Consejo Técnico de Aviación Civil, siempre que se justifique la continuidad del servicio y la empresa interesada demuestre haber cumplido satisfactoriamente todas sus obligaciones. Antes de otorgar o renovar un certificado de explotación, se dará audiencia a los interesados por un término mínimo de quince días.

Vean que aquí está hablando del certificado de explotación, no me está hablando del certificado operativo.

Sr. Luis Fallas:
Pero podemos leer el 145 completo

Sr. Mauricio Rodríguez:
El certificado operativo tendrá una duración igual al del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de control, la supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación.

Entonces como se puede ver acá, me sigue hablando que el certificado operativo es para hacer demostración, sin embargo, para efectos de certificados de explotación se requiere de una audiencia pública, entonces yo concluyo de aquí, que para efectos de elevar a audiencia pública para el certificado de explotación no requiero un avance a un porcentaje determinado del certificado operativo.

Voy con el 145 que me dijo don Luis:

El Consejo Técnico de Aviación Civil tramitará y mandará a publicar en el Diario Oficial las solicitudes de certificados de explotación que reciba, siempre que llenen los requisitos establecidos por esta ley y sus reglamentos.

Sr. Luis Fallas:
Talvez hasta ahí don Mauricio, para hacer un breve comentario, cuando la ley dice que tramitará y mandará a publicar en el Diario las solicitudes, siempre que llene los requisitos establecidos por la ley y el reglamento, ahí no hace ninguna diferencia, yo no puedo hacer una diferencia donde la ley no lo hace, entonces si yo entiendo que hay un certificado operativo y hay un certificado de explotación, pero al final nosotros lo que siempre llamamos certificado de explotación es esa tramitología administrativa que no es propiamente de la técnica para diferenciar aquello que es meramente técnico que es el CO, pero para efectos de un tercero y entendamos que no es un tema de competencia, es un tema de que el tercero nos puede ayudar a nosotros, como administración, a valorar algunos argumentos que podían generar responsabilidad administrativa, que podrían generar más allá de la responsabilidad administrativa en una afectación a las personas que utilizan los servicios, entonces yo entiendo que detrás de esto, de repente hay una buena intención, pero también dice que de buenas intenciones está empedrado el camino al infierno, pero hasta el primer punto que está ahí no hay donde perderse y hacer una diferencia es jalarle el rabo a la ternera.

Sr. Álvaro Vargas:
Igual comparto criterio de lo que hablamos aquí, no se debe autorizar a la empresa o al interesado si no ha cumplido con los requisitos técnicos. Igual quiero hacer un aporte sobre la circular que se sacó, que estableció en términos generales que la audiencia pública se dará en un período de tiempo y si no me equivoco dice que debe ser en los 60 días posteriores a que cumplan los requisitos técnicos.

Sr. Mauricio Rodríguez:
Si, talvez para cerrar la idea con respecto a lo que venía diciendo y talvez para ampliar un poquito, y con el afán de generar más claridad con el tema, con la delegación a audiencia pública e insiste con el procedimiento como decía don Luis en el artículo 145 que dice que el Consejo Técnico de Aviación es quien tramitará y mandará a publicar en el diario oficial las solicitudes de certificación de explotaciones recibidas, siempre que cumplan con lo establecido en esta Ley y sus reglamentos; el artículo 147, preciadamente habla de la solicitud del certificado de explotación y los requisitos que tienen que tener las solicitudes de certificado de explotación y me dice que son:

- Nombre y nacionalidad del solicitante.
- Capacidad financiera del solicitante, debidamente comprobada.
- Clase de servicio que se desea explotar.
- Rutas o zonas aéreas que se pretende operar
- Equipo y personal Técnico aeronáutico con que cuenta para la operación del servicio; recuerden que estamos en la etapa de solicitud inicial
- Tarifas, itinerarios y horarios que se desea establecer.
- Aeródromos e instalaciones auxiliares que pretenden utilizar.
- Contratos o arreglos en concreto, sobre la utilización de los servicios auxiliares.

Para mí para efectos de mandar a publicar los certificados de explotación, estos son los requisitos que se deben cumplir, el Reglamento de esta Ley no establece los requisitos adicionales, que en su momento valoramos que efectivamente tenemos una forma de reducir plazos y hacer más expedito esto, sin embargo, posteriormente nos hemos dado cuenta que se manda a publicar en la fase 3 porque para la fase de demostración se tarda mucho, y el artículo 146 señala que una vez finalizada la audiencia o el aviso público, que tiene 30 días, entonces por ahí si valoramos que el efecto de conveniencia institucional para poder cumplir con esto, si al rato podríamos analizar y extenderlo que sea fase 4 porque así cumplimos con los requisitos.

Sr. Rodolfo Solano:
Señores Directores, la parte administrativa y técnica, desean agregar algo más, de previo a que nosotros hagamos una segunda valoración ya interna, don Álvaro, los compañeros, la licenciada; muy bien entonces les agradezco la exposición y los excusamos para que se puedan retirar. Gracias.

SE RETIRAN DE LA SALA DE SESIONES LOS SEÑORES ROXANA GONZÁLEZ FALLAS, MARIO FERNANDEZ BEJARANO, CRISTIAN CHINCHILLA MONTES Y RODRIGO SOLANO.

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

ACTA No. 70-2019

ARTICULO SEGUNDO

Considerando este Consejo Técnico que se han dado muchas dudas en cuanto al proceso de certificación de la compañía GAS GROUP SUPPORT AVIATION SOCIEDAD ANONIMA, por cuanto se nos ha indicado el día de hoy que la empresa presentó hasta el día de ayer el Manual de Seguridad para aprobación, de conformidad con lo establecido en el Anexo 9 "Programa de Seguridad Servicios de Mayordomía" (Catering), conforme a los requisitos del Reglamento Aeronáutico Costarricense RAC-17.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De previo a resolver lo que en derecho corresponda, se instruye a la Dirección General para que revise los siguientes documentos:

a) Oficio DGAC-DG-OF-1342-2019, de fecha 07 de agosto del 2019, remitido por la Dirección General de Aviación Civil, en el que presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-0999-2019, de fecha 07 de agosto del 2019, suscrito por la señora Roxana González Fallas y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, Jefe de la Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce oposición presentada por los señores Marielos Bogarín Chaves y Juan José Cheng Azofeifa, en su condición de Apoderados Especiales de la empresa CASA PROVEEDORA PHILLIPS SOCIEDAD ANONIMA, cédula de persona jurídica No. tres-ciento uno- cero sesenta y cuatro mil setecientos ochenta y seis, a la solicitud de ampliación al Certificado de Explotación de la compañía GAS GROUP SUPPORT AVIATION SOCIEDAD ANONIMA cédula de persona jurídica No. tres-ciento uno- seiscientos setenta y ocho mil ciento noventa y cinco, para brindar servicios de mayordomía en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós, según las especificaciones que se otorguen en su certificado operativo.

b) Oficio DGAC-DG-OF-1343-2019, de fecha 07 de agosto del 2019, remitido por la Dirección General de Aviación Civil, en el que presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-1000-2019, de fecha 07 de agosto del 2019, suscrito por la señora Roxana González Fallas y el señor Jerry Carvajal Angulo, Jefe a.i de la Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce solicitud de ampliación al Certificado de Explotación de la empresa GAS GROUP SUPPORT AVIATION SOCIEDAD ANÓNIMA, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno- seiscientos setenta y ocho mil ciento noventa y cinco, representada por el señor Maurilio Cascante Sánchez, para brindar servicios de mayordomía en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós, según las especificaciones que se otorguen en su certificado operativo.

Asimismo, verifique que la empresa ha cumplido con todos los requisitos técnicos y legales, para el otorgamiento de un certificado de explotación.

INGRESAN A LA SALA DE SESIONES LOS SEÑORES MILLER RODRIGUEZ, JOSE SANDOVAL Y FERNANDO SOTO CAMPOS, DEL ORGANO FISCALIZADOR.

ARTICULO TERCERO

Primero: El señor Fernando Soto Campos, Inspector General del Órgano Fiscalizador, procede a exponer el informe referente al Paquete Definitivo Orden de Cambio No. 66-17 "Nuevo Hangar de COOPESA en el AIJS, para el mantenimiento de aeronaves con Plataforma Asociada, pista de rodaje e instalaciones y servicios

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

ACTA No. 70-2019

Relacionados", remitido para estudio y aprobación de los Señores Directores del Consejo Técnico, mediante el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0508-2019, de fecha 02 de setiembre del 2019.

Segundo: Se conoce Certificación emitida por el señor Ronald Romero Méndez, Jefe de la Unidad de Recursos Financieros, en el que indica "Que de conformidad con los registros del presupuesto 2019 y 2020 el Consejo Técnico de Aviación Civil tiene disponible la suma de ¢20.247.894.940.00 (Veinte mil doscientos cuarenta y siete millones ochocientos noventa y cuatro mil novecientos cuarenta colones con 00/100) para la Orden de Cambio 66-17 "Nuevo Hangar de COOPESA en el AIJS", estos recursos están disponibles en el Superávit específico de la Institución. (…)".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad y recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0508-2019 del órgano Fiscalizador:

1. Aprobar el Paquete definitivo de la Orden de Cambio No. 66-17 "Nuevo Hangar de Coopesa en el AIJS", para el mantenimiento de aeronaves con Plataforma Asociada, pista de rodaje e instalaciones y servicios Relacionados", manteniendo el precio tope aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante el artículo primero de la sesión Ordinaria 77-2017, celebrada el día 17 de octubre del 2017, con un Costo Total de $44,422,760.41, el cual incluye el CEMAC. Se aclara que este precio tope incluye el Conector Julieta. Para efectos propiamente del Hangar y obras conexas el precio tope sería de $36.840.930,00, (CEMAC incluido). Según el siguiente desglose:

	Anteproyecto Conceptual	Presupuesto General Orden de Cambio	Asumido por CETAC	Asumido por Aeris
Costos Contratista	$27,785,000	$29,044,281	$ 29,044,281	
Indirectos Aeris	$2,324,493	$3,507,127	$ 2.454.462	
Contingencia (4%)	$1,389,250	$1,516,298	$ ----------	
Total costos	**$31,498,743**	**$34,067,706**	$ 31,498,743	
Más:				
Requerimientos Ingeniería de Bomberos		$1,417,051	$ ----------	
Requerimientos Municipalidad de Alajuela		$1,393,482	OC a definir	
Requerimientos Acueductos y Alcantarillados		$1,623,996	OC a definir	
Cambio Cota Conector Julieta		$921,514	$ ----------	
Subtotal	**$31,498,743**	**$39,423,750**	**$31,498,743**	
CEMAC	$5,342,187	$6,686,268	$5,342,187	
Subtotal	**$36,840,930**	**$46,110,018**	**$36,840,930**	
Más Requerimientos COOPESA		$6,050,966		$6,050,966
TOTAL COSTO HANGAR	**$36,840,930**	**$52,160,984**	**$36,840,930**	**$6,050,966**

2. Se aclara que el proyecto *OC 66-17 "Nuevo Hangar de Coopesa en el AIJS"* deberá ser reconocido al Gestor como un reembolso directo, sin perder de vista que el Gestor ha recibido para este proyecto un anticipo de *$9,000,000* y un pago por la Fase *1* del Proyecto- *Calle de Rodaje Julieta-*, de *$3,508,634.88.*

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

ACTA No. 70-2019

3. El rubro de Contingencias aprobado por CETAC (**$1.389.250**, fijado por el mismo Gestor), en la sesión Ordinaria 77-2017, celebrada el día 17 de octubre del 2017, se aplica al ajuste de los costos directos del Contratista y al ajuste de los costos indirectos de Aeris conforme al porcentaje del 8.37%, definido en el anteproyecto conceptual; quedando los nuevos rubros de la siguiente manera:

   Monto Contratista **($29.044,281)** y los "Indirectos AERIS" en **$2.454.462,00**

4. Aceptar como válido y razonable el criterio que —en un caso como el que nos compete— al constituir el Hangar de Coopesa un proyecto desarrollado por el Gestor en todos sus detalles (según se infiere de los planos y otros documentos aportados con el paquete de proyecto definitivo); **se torna innecesario incluir en el WBS definitivo un nuevo rubro por concepto de "Contingencia" ($1.516.298)**.

5. No reconocer el costo adicional ($1.417.051,00) por los ajustes al sistema de protección contra incendios incorporados al proyecto, dado que la versión de NFPA 409, que regula los sistemas de respuesta ante incendios en hangares, fue publicada en 2016 y que, además, se da un cambio de avión de diseño, que implica para el cumplimiento de la norma requiere un sistema mucho más robusto.

6. No reconocer el costo de $921.514 por la diferencia de nivel denominada "Cota Julieta", por considerarse que fue un asunto técnico que el Gestor debió prever dentro de su presupuesto a la hora de presentar su oferta (Orden de Cambio) al Consejo Técnico de Aviación Civil. Al respecto, el Apéndice E del CGI (2.3.2. El Anteproyecto Conceptual) establece en forma clara que los estudios de preingeniería son esenciales para la formulación de un Anteproyecto Conceptual; aspecto que implica que el nivel (elevación existente) de la plataforma de Coopesa, debió ser determinado a partir de los estudios topográficos de esa fase de desarrollo conceptual, de lo que se infiere que la situación especial que el Gestor denomina "Cota Julieta" —a la que le confiriere el carácter de no determinable por su parte en esa fase, con el costo adicional que solicita se le reconozca— no es procedente.

7. Respecto a los costos del Hangar y Plataforma, no procede reconocer los costos adicionales de construcción e instalaciones que AERIS informa han surgido con posterioridad a la presentación del Anteproyecto Conceptual; dado que oportunamente aportó —para efectos de fijación del Precio Tope de la OC 66-17 por parte del CETAC— datos e información para sustentar que el Anteproyecto Conceptual contemplaba los elementos y sistemas requeridos por COOPESA.

8. No reconocer costos adicionales por pavimentos, en virtud de que el hecho de considerar aeronaves de diseño mayores tiene incidencia directa en el incremento de los costos de los pavimentos, aspecto que se observa en los costos reportados en el WBS. Según el mismo Gestor la modificación de la aeronave de diseño surge de requerimientos operacionales de COOPESA, para estar en capacidad de ampliar su oferta de servicios al mercado del mantenimiento de aeronaves.

9. No someter a valoración en este momento los rubros denominados: "Requerimientos Municipalidad de Alajuela" y "Requerimientos Acueductos y Alcantarillados", que pueden ser "potencialmente calificables" para reconocer un rompimiento de precio tope de la OC 66-17", razón por la cual deberá el Gestor utilizar el procedimiento definido contractualmente para solicitar el rompimiento de precio tope (cláusula 16.3 del CGI), fundamentado en las causales definidas; siempre y cuando proceda a demostrar que dichos requerimientos fueron posteriores a la presentación del Anteproyecto Conceptual aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

10. COOPESA deberá establecer una servidumbre de paso en favor del Estado por los terrenos de su propiedad, no solamente por la imposibilidad de la Autoridad Aeronáutica de invertir en terrenos de un tercero, sino además para garantizar la operatividad de proyecto, ya que sin ese derecho de paso el Hangar no es funcional por sí solo, además, del acceso irrestricto de las distintas Autoridades de Gobierno que deban fiscalizar, supervisar o que, en virtud de su competencia legal, deban ingresar a esas instalaciones, como consecuencia de sus funciones.

11. Las modificaciones a la obra que ha solicitado Coopesa realizar en los terrenos del Estado, deben ser consideradas como mejoras, las cuales quedarán integradas a los activos del Estado que construirán con la presente Orden de Cambio 66-17. Por tal razón, COOPESA deberá renunciar expresamente y por medio de instrumento idóneo, de realizar cualquier tipo de reclamo futuro, sea en vía administrativa, judicial, o cualquier otra vía, contra la Administración, sobre dichas mejoras.

12. Se advierte que cualquier obra adicional que Coopesa pretenda desarrollar en los terrenos colindantes con el proyecto del Hangar y que impliquen una reubicación del perímetro aeroportuario, incluyendo esos terrenos particulares, requerirá que el "Contrato de permiso de Uso" (CETAC-Coopesa) existente deba contemplar todas las condiciones bajo las cuales dicha obra podría ser parte del proyecto que desarrolla la DGAC. De ahí la importancia de reiterar la necesidad de la servidumbre.

13. Se instruye al Gestor para que, una vez otorgada la Orden de Inicio, proceda a efectuar —dentro de los cinco días hábiles siguientes a dicha Orden de Inicio— los ajustes respectivos en el cronograma, con el fin de asegurar el cumplimiento de la fecha de Recepción Provisional establecida.

14. Se le comunica al Gestor que las obras del presente proyecto deben ser operativas, funcionales y ejecutarse de conformidad con la normativa nacional e internacional que rige la materia; en este sentido las distancias, las pendientes, niveles, las intersecciones –calles de rodaje-, los radios de giro, la señalización –horizontal y vertical- deben estar conforme con dicha normativa, por lo que resulta oportuno y conveniente aclarar al Gestor que los efectos de la omisión en planos, especificaciones que se puedan presentar en el WBS, son atribuibles exclusivamente al Gestor, toda vez que de conformidad con el Contrato de Gestión Interesada –CGI, el Gestor es un experto asesor del CETAC, razón por la cual las obras que proponga deben ser operativas, funcionales y ejecutarse dentro del marco normativo que regula la materia, así como dentro del precio tope establecido para cada obra.

Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente.

ARTICULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0521-2019, de fecha 06 de setiembre del 2019, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, Inspector General del Órgano Fiscalizador, en el que remite para estudio y aprobación de los Señores Directores del Consejo Técnico el informe referente a la solicitud de Recepción Definitiva del Item 400 "Centro de Operaciones y Comunicaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", Fases I y II.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con criterio y recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0521-2019, del Órgano Fiscalizador:

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

ACTA No. 70-2019

1. Aprobar la Recepción Definitiva del Ítem 400 "Centro de Operaciones y Comunicaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", Fases I y II.

2. Reconocer dentro del costo real del proyecto, fase II y dentro del precio tope aprobado originalmente por el CETAC, el costo del vestíbulo al ingreso del AOCC, por la suma de $42.686,11, de conformidad con lo acordado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en su artículo 20 de la Sesión Ordinaria 38-2018, del 22 de agosto 2018, el cual se podrá trasladar a tarifas.

3. Se le indica al Gestor que la entrega de esta documentación, así como la recepción de las obras y equipos, no eximirá al Gestor de sus responsabilidades constructivas (vicios ocultos) o sobre los equipos, ni de su deber de ponerlas en marcha, operarlas y mantenerlas por toda la vigencia del contrato.

Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente.

ARTICULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0524-2019, de fecha 09 de setiembre del 2019, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, Inspector General del Órgano Fiscalizador, en el que remite para estudio y aprobación de los Señores Directores del Consejo Técnico el informe referente al Anteproyecto Conceptual del item 440 y 340 denominado "Nueva Estación de Salvamento y Extinción de Incendio (SEI) del Aeropuerto Internacional Juna Santamaría".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con criterio y recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0524-2019, del Órgano Fiscalizador:

1. Aprobar el Anteproyecto Conceptual de los Ítems 440 "Nueva Estación SEI del AIJS " con un costo de **$5,128,696** y del ítem 340 "Parqueo SEI, Área de Maniobras y Calle de Acceso a la Pista", con un costo de **$4,393,018,** montos que corresponden al precio tope fijado en el Plan Maestro.

2. Instruir al Gestor para que, de previo a la presentación del Paquete de Proyecto Definitivo de los ítems 440 y 340, proceda conjuntamente con el benemérito Cuerpo de Bomberos y el eventual contratista, a realizar los ajustes necesarios en los ítems 440 y 340, con el fin de lograr una ingeniería de valor, orientada a buscar una economía en los costos del proyecto, con el objetivo de lograr una disminución del precio tope que posibilite tener una opción de recursos para el financiamiento de una Terminal Satélite al norte de la pista 07/25.

3. Instruir al Gestor para que proceda a realizar un proceso de licitación para la ejecución del proyecto del traslado de Bomberos (ítems 440 y 340), cuyas ofertas deben ser aportadas como parte de la documentación del Paquete Definitivo.

4. Instruir al Gestor para que proceda a incluir dentro del proceso de actualización y aprobación del Plan Maestro, la construcción de una Terminal Satélite al norte de la Pista 07/25, como una obra prioritaria, con capacidad de albergar de 8 a 10 bomberos y dos camiones, es decir, unos 100m2 de edificio y ± 200m2 de garaje.

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

ACTA No. 70-2019

5. Instruir al Gestor para que garantice la integración de los sistemas del presente proyecto con los demás sistemas del AIJS. Asimismo, debe garantizar que el sistema de CCTV será capaz de almacenar audio y video con una duración mínima de 30 días, con todos los canales en uso.

6. Instruir al Gestor para que proceda, de previo a la presentación del Paquete de Diseño Definitivo de este proyecto, a contar con la coordinación y aprobación de la Unidad AVSEC-FAL de la Dirección General de Aviación Civil, para los fines establecidos en el RAC 17, apartado 17.17, Inciso F (Decreto Ejecutivo No. 31802-MOPT, publicado en el diario oficial La Gaceta No.100 del día 24 de mayo de 2004), con especial atención a los temas referentes al sistema de CCTV, calidad, cantidad, ubicación de cámaras, al sistema de Control de Accesos, la ubicación y demás requerimientos de la Caseta de Seguridad que se instalará en el SEI.

7. Instruir al Gestor para que, de previo a la presentación del Paquete de Proyecto Definitivo de interés, proceda a coordinar con la Unidad de Supervisión y Vigilancia de Aeródromos, la señalización y demarcación de acceso que resulte necesaria en la calle de Rodaje Kilo, para el ingreso de los vehículos de bomberos desde la nueva Estación SEI."

8. Atender los requerimientos señalados por el Órgano Fiscalizador en su oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0523-2019, a ser incluidos en el Paquete Definitivo del Proyecto.

Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente.

SE LEVANTA LA SESION A LAS VEINTIDOS HORAS Y TREINTA MINUTOS.

RODOLFO SOLANO QUIROS | **WILLIAM RODRIGUEZ LOPEZ**

SOFIA BEATRIZ GARCIA ROMERO | **DANIEL ARAYA BARQUERO**

KARLA BARAHONA MUÑOZ | **RANDALL RETANA MORENO**