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

ACTA No. 87-2020

Acta de la sesión ordinaria No.87-2020, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 25 de noviembre del año 2020, de manera virtual a través de la plataforma MICROSOFT TEAMS, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Karla Barahona Muñoz y Gustavo Segura Sancho; directores de este Consejo Técnico; así como de los señores Juan Mena Murillo, asesor administrativo del CETAC; Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas; asesor legal de la DGAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno; Luis Fallas Acosta, asesor legal del CETAC y la señora Katherine Montero Rivera, secretaria de actas a.i.

PRESIDE LA SESIÓN EL SEÑOR OLMAN ELIZONDO MORALES, EN SU CONDICIÓN DE PRESIDENTE DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL.

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 87-2020, la cual se adjunta como anexo No.1.

Se adiciona para conocimiento de los señores directores del Consejo Técnico, el siguiente tema:

- Oficios CETAC-OFGI-FG-OF-0651-2020 y CETAC-OFGI-FG-OF-0652-2020 de fecha 24 de noviembre del 2020, suscritos por el señor Miller Rodríguez Ramírez, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 87-2020 con la modificación indicadas.

II.- APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria Nos. 85-2020, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 18 de noviembre del 2020.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria Nos. 85-2020, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 18 de noviembre del 2020.

INGRESA A LA SESIÓN, EN FORMA VIRTUAL EL DIRECTOR GUSTAVO SEGURA SANCHO.

INGRESAN A LA SESIÓN, EN FORMA VIRTUAL LOS SEÑORES RODOLFO GARBANZO ARGUEDAS, MILLER RODRÍGUEZ RAMÍREZ, Y CLAUDIO DONATO MONGE, Y LA SEÑORA MAGALY VARGAS HERNÁNDEZ.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 87-2020

INGRESA A LA SESIÓN, EN FORMA VIRTUAL LA DIRECTORA KARLA BARAHONA MUÑOZ.

III.-ASUNTOS VARIOS

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio No. CETAC-OFGI-FG-OF-0651-2020, de fecha 24 de noviembre del 2020, suscrito por el señor Miller Rodríguez Ramírez, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, en el que remite para estudio y resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil el informe relacionado con el desistimiento del recurso de apelación y resolución por muto consentimiento de la orden de cambio No.66-17 "Nuevo Hangar de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

El señor Miller Rodríguez inicia resumiendo el contenido del oficio que se presenta para conocimiento del CETAC y enfatiza en el hecho que, en la actualidad, debido a las consecuencias provocadas por la pandemia, no resulta necesario trasladar las instalaciones de COOPESA. Reitera que la caída del flujo de pasajeros ha reducido la presión en cuanto a la necesidad de espacios en el AIJS y esto repercute sobre la no urgencia del traslado que existía antes de la pandemia.

Por su parte, el Lic. Luis Fallas estima que debe aceptarse el desistimiento, ya que desde la perspectiva jurídica la orden de cambio 66-17 se dividió en dos etapas, la primera fue la construcción del conector Julieta norte, que ya está recibido, operativo y cancelado y la segunda era el hangar propiamente dicho. En relación con este último debemos aceptar que tiene un atraso de al menos 30 meses, producto de una serie de circunstancias, entre ellas el presupuesto, ya que parte de los fondos debían traerse de la OACI y eso llevó su tiempo. Además, había la necesidad de expropiar un terreno que por errores varios no estaban previstos a necesitarse; también se presentaron problemas de planificación cometidos por el Gestor que provocaron disputas sobre los costos del proyecto y por último la pandemia, que además de contribuir con el tiempo de atraso vino a generar costos adicionales que van a influir en el costo general de proyecto. Siempre asociado con las consecuencias de la pandemia, es importante tomar en consideración que no existe garantía de que el año próximo el CETAC vaya a contar con los fondos suficientes para hacerle frente a la forma de pago acordada en este proyecto, ya que el mismo fue por avance de obra.

La incertidumbre relacionada con el futuro financiero de la DGAC y los efectos de la pandemia sobre las finanzas del Gestor, alimentan la recomendación de dar por resuelta la orden de cambio y postergar este proyecto para un momento en el que el factor operativo y el financiero lo exijan y lo permitan.

La desaparición de la necesidad de traslado de COOPESA permite que el CETAC tenga los elementos necesarios para replantear este proyecto, sobre todo que hemos recibido la voluntad expresa del Gestor de llegar a una resolución de este proyecto por mutuo consentimiento. Lo anterior nos lleva al tema del anticipo. En este sentido entendemos, como una consecuencia necesaria, que el Gestor haya realizado inversiones o procuras para llevar a cabo este proyecto, sin embargo, el Gestor ha planteado su compromiso de devolver un total de 6 millones de dólares en los primeros tres meses del año 2021 y someter a valoración del CETAC el remanente equivalente a 3 millones de dólares. El OFGI hará las valoraciones correspondientes para determinar si le son reconocidos al Gestor los gastos tangibles y

justificables, propuesta que se ha estimado razonable, sobre todo porque dicho anticipo sigue siendo respaldado por una garantía hasta setiembre del año próximo.

El señor Coto consulta al señor director general, cómo valora la Administración esta propuesta.

El director Gonzalo Coto consulta también si existe algún compromiso con COOPESA o bien con el gestor del AIJ o alguna eventual responsabilidad al dejar sin efecto este proceso. El asesor legal Luis Fallas indica que no, que incluso el crecimiento en operaciones previsto para el AIJS hace que trasladar COOPESA ya no sea urgente, en vista de que, producto del COVID 19, la necesidad de expansión de la terminal hacia la ubicación actual de COOPESA se ha postergado por la caída en el flujo de pasajeros. Adicionalmente estima que COOPESA tan solo tiene una expectativa de derecho y mientras el CETAC no la perturbe en su actual ubicación, no se prevé inconformidad alguna. Por otra parte, en conversaciones con personeros de COOPESA ellos han manifestado el interés por desarrollar de su propia inversión, que son unas obras en el sector sur que les permitan atender sus demandas comerciales, proyecto que estarían presentando en los próximos meses al CETAC.

Luego de una amplia discusión al respecto por parte de los señores directores, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio No. CETAC-OFGI-FG-OF-0651-2020, del Órgano Fiscalizador y las recomendaciones realizadas por el asesor Claudio Donato Monge, asesor externo.

1.- Tener por desistido el recurso de apelación en subsidio presentado por Aeris Holding Costa Rica S.A., en contra de la "orden de inicio, segunda fase de la orden de cambio No.66-17 "Nuevo Hangar de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría"; emitida por el Órgano Fiscalizador de la gestión interesada mediante oficio No. CETAC-OFGI-FG-OF-0487-2020.

2.- Tener por acreditada que la situación de urgencia de trasladar el hangar de Coopesa ha desaparecido, debido a la disminución de los flujos de pasajeros que ha provocado la pandemia ocasionada por el virus COVID 19.

3.- Aceptar la liquidación por acuerdo mutuo y sin responsabilidad para las partes, de la orden de cambio No. 66-17 denominada "Nuevo Hangar de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", quedando claro que el Consejo Técnico de Aviación Civil mantiene el interés de que las obras para el traslado de Coopesa se realicen tan pronto las condiciones de la demanda y la situación financiera lo permitan.

4.- Instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que tenga informado a este Consejo sobre el momento en que, por haberse recuperado las condiciones financieras y operativas existentes antes del COVID 19, sea prudente y factible retomar el proyecto del traslado de Coopesa.

5.- Instruir a la Dirección General de Aviación Civil, en coordinación con el Órgano Fiscalizador, para que analice las diferentes alternativas con que cuenta el Consejo Técnico de Aviación Civil para la contratación, a futuro, de este proyecto.

6.- Aceptar la propuesta del gestor para reintegrar el anticipo de dinero entregado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la siguiente forma: seis millones de dólares durante el primer trimestre del año 2021, a razón de al menos dos millones de dólares durante los primeros ocho días de los meses de enero, febrero y marzo del año 2021, quien los depositará en las cuentas que señale la Dirección General de Aviación Civil. Asimismo, el gestor deberá presentar la liquidación de los gastos realizados y que se encuentren debidamente justificados y documentados para conocimiento del Consejo Técnico de Aviación Civil en los ocho días siguientes a la comunicación del presente acuerdo, para lo cual, el Órgano Fiscalizador los analizará y recomendará al Consejo Técnico de Aviación Civil lo que proceda legalmente. De resultar un saldo no reconocido por este Consejo, producto de la liquidación de los aproximadamente tres millones de dólares restantes del anticipo, el gestor se obliga a reintegrar el saldo correspondiente dentro de los primeros ocho días del mes de abril del año dos mil veintiuno, en virtud de la aceptación de los términos de la presente resolución. Para estos efectos, se instruye al Órgano Fiscalizador para que, a la mayor brevedad, estudie, valore y recomiende a este Consejo, dentro del marco de los acuerdos adoptados y el Contrato de Gestión Interesada, lo que en derecho corresponda.

7.- Se comunique al gestor que cualquier incumplimiento en los plazos y la forma propuesta y aceptada, facultará al Consejo Técnico de Aviación Civil a ordenar la ejecución de la garantía que existe sobre ese anticipo.

8.- Asimismo, se comunique el contenido de esta resolución al Gestor Interesado para que manifieste su aceptación, con lo señalado en la misma, de previo a efectuar los desembolsos autorizados por el Consejo Técnico de Aviación Civil, para cancelar las obras ejecutadas por el Gestor y no amortizadas, con los recursos que este Consejo haya dispuesto para esos efectos. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0652-2020, de fecha 24 de noviembre del 2020, suscrito por el señor Miller Rodríguez Ramírez, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, en el que remite para estudio y resolución de los señores directores del Consejo Técnico de Aviación Civil el informe relacionado con la reasignación de fondos del proyecto "Nuevo hangar de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

El Lic. Luis Fallas indica que una vez que el Consejo ha acogido la recomendación de resolver por mutuo acuerdo la orden de cambio 66-17, surge la necesidad de disponer del presupuesto que había disponible para éste y que, por las razones expresadas en el acuerdo anterior, resulta ahora insuficiente para atender los compromisos propios de ese proyecto. Por esa razón el Órgano Fiscalizador mediante el oficio de referencia, presenta una recomendación que tiene por objeto hacer una disposición inteligente y estratégica de ese dinero, para lo cual el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, asesor financiero del OFGI procederá a realizar una exposición.

El señor Rodolfo Garbanzo Arguedas explica que hay una situación de beneficio respecto a la negociación que se está realizando actualmente para la extensión del contrato si se efectúa un abono o pago directo al gestor por obras realizadas en el aeropuerto.

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

ACTA No. 87-2020

Recientemente el gestor presentó una propuesta para la extensión del contrato hasta por un plazo de 15 años, lo que acompaño con una estrategia de tarifas competitivas y un plan de inversión de aproximadamente 200 millones de dólares.

El OFGI ha estado analizando esa información y valora una propuesta que es la que posteriormente se les presentará a ustedes, cuando ya se tenga cerrada con toda la parte de obras y el ajuste de tarifas para desarrollar igualmente una estrategia competitiva. La extensión que propone Aeris se debe a que el gestor está alegando un desequilibrio de 164 millones de dólares.

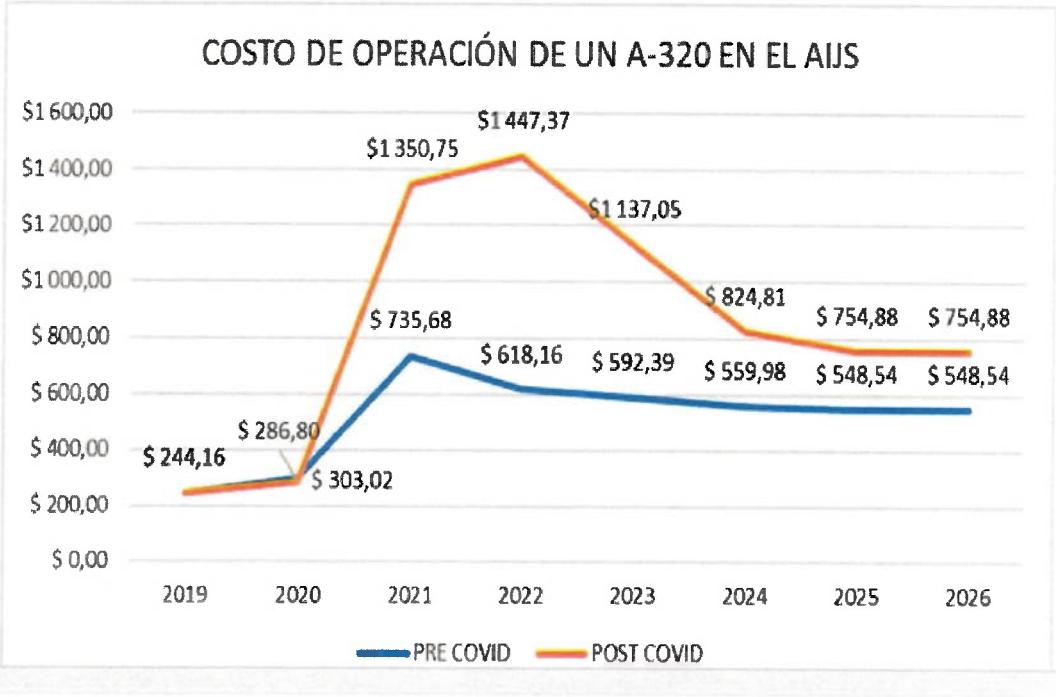
Ese desequilibrio proviene de la afectación que Aeris ha tenido por la pandemia del COVID, ya que había una expectativa de ingreso hasta el año 2026, pero con el tema del COVID la proyección quedó obsoleta y los nuevos números indican que para recuperar el tráfico que había en el 2019 habría que esperar 3, 4 y hasta 5 años.

¿En qué beneficia el pago directo que se plantea? Hay que recordar que cuando se analizó el traslado de las obras del lado sur del aeropuerto, que afectan las tarifas aeronáuticas y que son inversiones por aproximadamente 24 millones de dólares, con la finalización del contrato en el 2026 las tarifas pasarían de $240 a aproximadamente $735, o sea, un incremento de alrededor de 300% en la tarifa para una aeronave A-320.

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

ACTA No. 87-2020

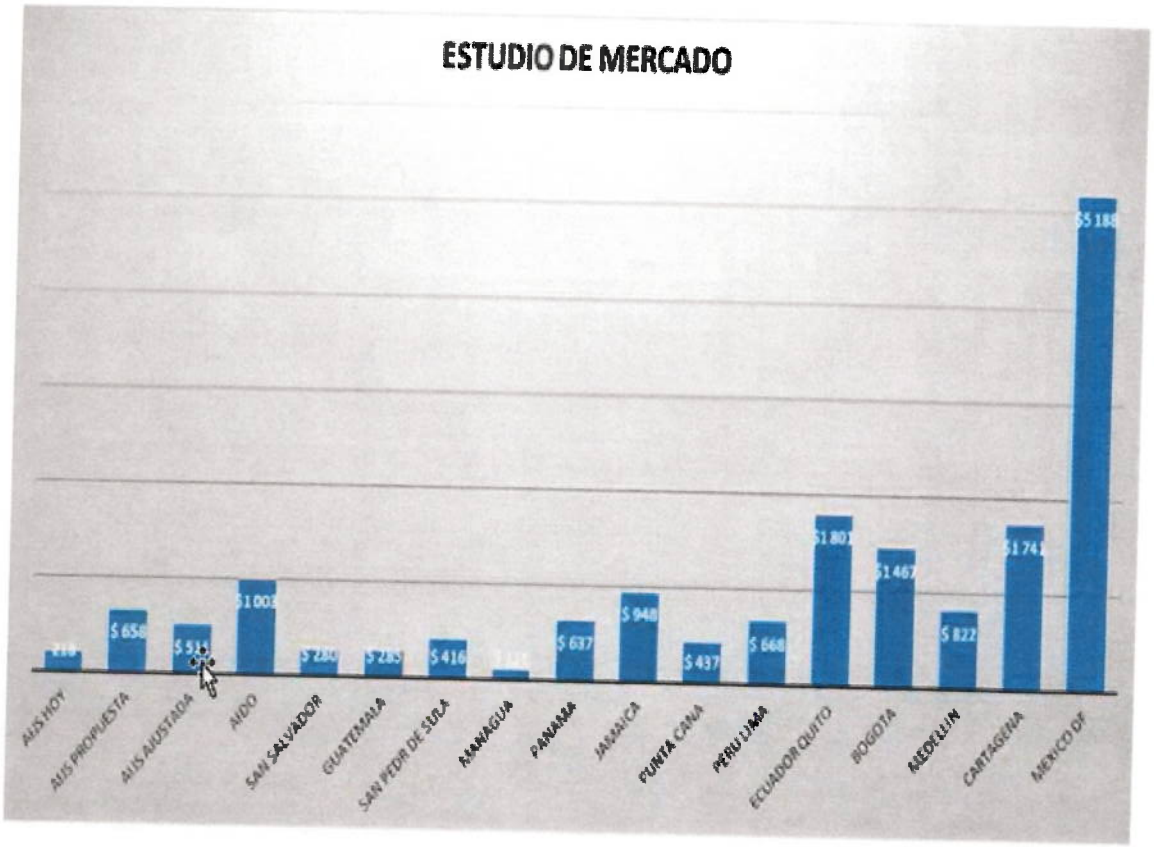
		2020-2021 (USD$)
120	Resa al este de la cabecera 25	$ 1,359,049.94
121	Expansión de la pista al Este de la cabecera 25	$ 1,536,582.13
249	Puente de Abordaje #12	$ 685,821.24
251	Puente de Abordaje #13	$ 685,821.24
321	Realineamiento y expansión de la Calle La Candela al Este de la pista	$ 4,185,076.47
320	Mejoras Calle perimetral al este	$ 821,210.51
102	Paralela Sur	$ 14,243,091.50
OC 78-18	Rehabilitación de la calle de Rodaje Alfa	$ 885,275.05
	TOTAL Aeronáuticas	$ 24,401,928.08



Eso generó una gran preocupación porque dejaba al Aeropuerto Internacional Juan Santamaria en una situación de completa desventaja respecto al resto de los aeropuertos de la región, como se puede ver en el siguiente gráfico (que está con una tarifa de $658, pero era el dato que se tenía de haber trasladado las obras en el 2020). Se debe recordar que conforme se atrasa un año para amortizar las obras es menor plazo de recuperación y por consiguiente es mayor el incremento de las tarifas.

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

ACTA No. 87-2020



Con una tarifa de $735 el Juan Santamaría quedaría como uno de los aeropuertos más caros de la región y del Caribe. Aunado a esa situación de incremento de la tarifa de la operación de un A320, que es una de las aeronaves más comunes que llegan al aeropuerto, se vino la situación del COVID, que lo que produjo fue una caída en el flujo de pasajeros y la cantidad de operaciones.

A nivel tarifario, si hay un costo que está fijo pero la cantidad de operaciones se disminuye, eso lo que provoca es que se incremente la tarifa que se debe cobrar a las líneas aéreas por sus operaciones. Entonces, en el año 2021 no eran $735 lo que se hubiera tenido que cobrar, porque esa era una tarifa calculada antes del COVID.

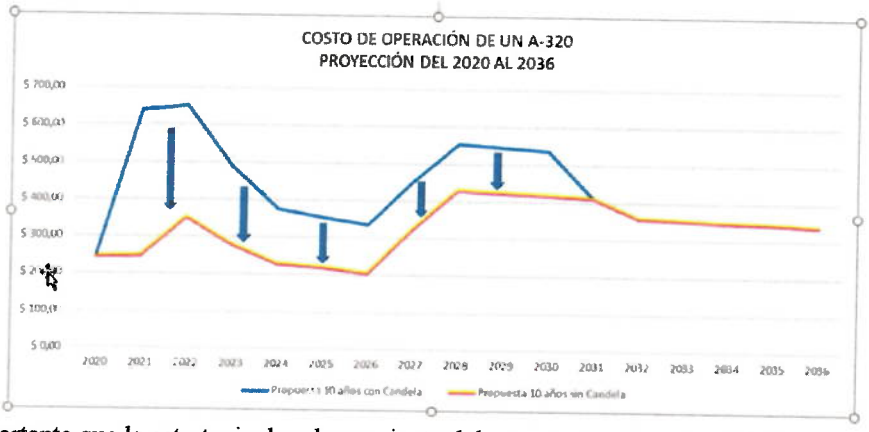
Si se trasladaran esas inversiones de 24 millones de dólares al lado aeronáutico con el contrato terminando en el año 2026 lo que habría que cobrarles a los operadores aéreos por la operación de un A320 en el Aeropuerto Juan Santamaría serían $1350 en el año 2021, lo que conllevaría que se estaría compitiendo con los aeropuertos más caros de Suramérica.

Hay que recordar que una de las prioridades que ha establecido el Consejo Técnico de Aviación Civil, y que se ha definido con el Gestor, es desarrollar una estrategia para relanzar al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría con la reapertura de fronteras. Esa estrategia está basada en un sistema de tarifas competitivas para quedar como uno de los mejores aeropuertos a nivel centroamericano y del caribe a nivel tarifario.

En el siguiente cuadro se observa el impacto del COVID, que fue una caída estrepitosa, donde los resultados del 2019, que fueron aproximadamente 5 millones de pasajeros, tomará de tres o cuatro años en recuperar.

	2019 L&B	2020 L&B	Var Abs	Var %
2019	5,250,000	5,178,052	(71,948)	(1%)
2020	5,451,100	1,584,373	(3,866,727)	(71%)
2021	5,730,700	1,148,737	(4,581,963)	(80%)
2022	6,003,800	1,990,566	(4,013,234)	(67%)
2023	6,262,700	3,276,216	(2,986,484)	(48%)
2024	6,531,400	5,056,000	(1,475,400)	(23%)
2025	6,774,600	5,758,240	(1,016,360)	(15%)
2026	7,017,500	5,967,550	(1,049,950)	(15%)

El OFGI ha estado desarrollando una estrategia para una extensión del contrato por diez años y aun trasladando esas obras del lado sur del aeropuerto y amortizándolas a un plazo de 10 años, todavía se tendría un impacto muy fuerte a nivel tarifario, porque debido al COVID la tarifa se iría a $1350, pero si se logra aumentar el plazo de amortización de esas obras a 10 años, aumentando el plazo del contrato, se logra bajar las tarifas aproximadamente a poco más de $600 - $650. Lo que está afectando para poder bajar más las tarifas es que hay un costo alto de amortización, que es el costo de las obras del sur. Si bien se están amortizando a un plazo de 10 años y se logra disminuir el monto del PECAPEX que se está trasladando a tarifas, el problema se tiene con la demanda, ya que al haberse caído tanto y estar apenas en un proceso de relanzamiento o de reactivación del Aeropuerto Juan Santamaría se van a tener una cantidad de operaciones muy bajas, lo que aumenta la tarifa que se le cobra a los operadores.



Y es muy importante que la estrategia de relanzamiento del aeropuerto se base en tarifas competitivas, pues el aeropuerto funciona como una balanza entre las tarifas aeronáuticas y no aeronáuticas, por lo que, si se desarrolla una estrategia tarifaria en la que se va a cobrar menos de lo que indica el modelo tarifario, para mantener el equilibrio del contrato habrá que balancear con la tarifa no aeronáutica. Se tendría que crear una tarifa no aeronáutica con cargo al pasajero para recuperar esa diferencia de dinero. Entonces el costo de operación de un A320 en términos absolutos en el Aeropuerto Juan Santamaría se mantiene.

Y como indico, lo primordial es lograr tarifas competitivas en los primeros años de relanzamiento del aeropuerto, porque con el transcurso de los años la tarifa tiende a disminuir, pero más que todo por un crecimiento en la demanda y porque hay obras que cumplen los 10 años de amortización y se van eliminando del PECAPEX, entonces es una ayuda para ir compensando y poder ir rebajando la parte tarifaria.

El impacto real que tendría a nivel tarifario desde el punto de vista aeronáutico en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría si se hace una cancelación directa de 24 millones de dólares al Gestor para cubrir los costos de las obras del lado sur, se vería reflejado con la línea anaranjada del gráfico anterior, donde se ve el desplazamiento a la baja del costo de operación de un A320 (antes del pago el costo de operación quedaba en $600-$660 aproximadamente, con el pago para el año 2021 las tarifas bajarían aproximadamente a $250, lo cual sería un gran incentivo para lograr mantener casi la misma tarifa que se cobra actualmente en el aeropuerto).

Ya para el 2022 sube un poco por una nueva inversión que se debe hacer, pero luego tiende a subir por nuevas obras. Pero esa baja de tarifas es un incentivo muy importante para la atracción de más vuelos y más pasajeros al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Otro punto muy importante es que al ejecutar este pago directo al Gestor se logra disminuir en términos absolutos el monto del desequilibrio que está solicitando el gestor. El planteamiento que está haciendo el gestor es un desequilibrio de $164 millones en términos de valor presente, por lo que si se ejecuta el pago de 24 millones de dólares por las obras del sur, el desequilibrio bajaría a aproximadamente 140 millones de dólares, lo que le permitiría a la administración mejores oportunidades para la negociación de la extensión del contrato o desarrollar mejores estrategias para la fijación de tarifas y hacer más atractivo el Aeropuerto Juan Santamaria a nivel internacional, o también se pueden negociar diferentes esquemas de inversión en obras para maximizar la operatividad del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Además, se le da un apoyo importante al gestor

en un problema de liquidez que está enfrentando actualmente, porque como se recordará, en un informe anterior se reflejó en el flujo de caja que los ingresos por operación han caído enormemente. Al tener una disminución tan fuerte en los ingresos, el gestor ha tenido que venir trabajando con el flujo de caja que tenía disponible para realizar inversiones o para tener la cobertura de intereses con los tenedores de bonos, lo que ha conllevado que a lo largo de estos meses de pandemia se ha venido comiendo ese saldo en caja y perdiendo liquidez. Ese apoyo le daría la tranquilidad para que el gestor siga operando normalmente el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

La señora Magaly Vargas Hernández manifiesta que respecto a las recomendaciones que se han expuesto a nivel financiero de la institución, bien se dice que el propósito principal es recuperar o llegar a una normalidad respecto a lo que se tenía en el 2019. Sin embargo, a nivel institucional no le puede asegurar al Consejo Técnico de Aviación Civil que en el futuro se le va a otorgar el financiamiento de COOPESA, porque cuando se tome esa decisión van a tener que descartar otros proyectos de inversión. Porque COOPESA se formó con un superávit libre y de ahora en adelante sólo se van a tener ingresos propios del período. El disponible para inversión andaba alrededor de los once mil millones y no se puede mantener ese superávit a partir del 2021, por lo que recuperar ese monto que existe para construir el nuevo hangar de COOPESA en el 2025, va a ser una decisión que conlleve el sacrificio de otras inversiones.

El Señor Miller Rodríguez Ramírez dice que una de las razones más importantes que se tiene es la falta de certeza que hay para poder guardar esos dineros de los que hoy se recomienda disponer. Ante esa nebulosa que tiene el país desde el punto de vista financiero, nada nos garantiza que el Ministerio de Hacienda vaya a guardar esos dineros para lo que están destinados hoy, e incluso se podrían perder si el gobierno toma ese dinero para otras necesidades. Hay un riesgo altísimo de que ese dinero sea tomado por el gobierno central para satisfacer necesidades que se consideran apremiantes en ese momento.

El señor Claudio Donato Monge procede a indicar que, en su condición de asesor externo del Órgano Fiscalizador, se refiere a las manifestaciones de la señora Magaly Vargas señalando que lo único seguro es que se tiene un panorama muy incierto desde el punto de vista financiero y lo que se pretende es tomar las mejores medidas para hacer más manejable la situación que se nos presentará en el futuro. Es cierto que no se tiene certeza si habrá recursos para hacer el hangar de COOPESA en el 2023, pero tampoco se sabe si se va a requerir el proyecto en el 2023. Si la situación de la aviación se recupera y hay más ingresos, el Consejo Técnico de Aviación Civil va a tener más recursos de los que pueda disponer. Y lo que se está recomendando no es mantener el monto para el 2023, lo que se estaría acordando es mantener el interés y que se ejecute en el momento que sea financieramente sea posible y que las condiciones de demanda así lo justifiquen.

La propuesta es cómo invertir los recursos que tiene Aviación Civil en este momento de una forma más oportuna y rentable, esa es la decisión a tomar, porque hay unos recursos que si no se usan en la construcción del hangar para COOPESA se van a tener que trasladar al Ministerio de Hacienda, y posiblemente haya que pedir un presupuesto extraordinario para poder utilizarlos el año entrante en otras obras, por lo que se ha buscado la certeza en las inversiones que se realicen durante este año con esos recursos.

Al resolver la orden de cambio de COOPESA por mutuo acuerdo quedan esos recursos y hay necesidades muy importantes en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y una de esas necesidades es la obligación de Aviación Civil de pagar las obras del lado sur para evitar que su costo se traslade a tarifas.

Además, ayuda muchísimo con el tema del desequilibrio del contrato y la negociación que se debe iniciar con Aeris, ya que la pretensión del gestor sobre el desequilibrio del contrato (esos 164 millones) tiene que revisarse.

Por otra parte, como se ha manifestado anteriormente, le ayuda al gestor con su liquidez y eso permitirá que se puedan iniciar estrategias de reactivación.

Por otro lado, si esos recursos se mantienen ociosos en caja no significa que están en reserva, sino que eso tiene un costo, porque cada día que pase y no se utilicen tiene un costo para Aviación Civil.

Además, lo que no se use este año habrá que solicitarlo para que se permita su uso en el futuro. En buena teoría el Ministerio de Hacienda, cumpliendo con la ley, está obligado a incluir esos montos en los presupuestos extraordinarios cuando el CETAC lo solicite, pero la situación fiscal es realmente acongojante y no sabe cuándo no se podrá cumplir con la entrega de esos fondos.

La estimación de la demanda dice que en el año 2025 se podría tener la misma demanda que en el 2019, pero los esfuerzos que se hagan pueden mejorar esas proyecciones. Y al tener esa posibilidad de tener una estrategia para reactivar el aeropuerto y así aumentar los ingresos reales de la institución, vale la pena aprobar lo que se está proponiendo.

Por otra parte, hacer ese movimiento permite invertir en el traslado de la estación de bomberos lo que actualmente genera costos muy altos por mantenimiento. Otra obra pendiente es el cambio de las luces, que podría hacer el gestor pero que no lo puede hacer porque tiene una situación compleja con los acreedores.

La señora Magaly Vargas Hernández indica que el presupuesto para el arreglo de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós se pensaba financiar con los fondos de COOPESA y la diferencia que podría faltar se tomaría del fondo de desarrollo de futuros aeropuertos. A su vez, del sobrante de desarrollo de futuros aeropuertos se utilizaría para el gasto operativo de la institución.

Lo anterior por cuanto el señor ministro ya indicó que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes no puede soportar a la DGAC con el presupuesto de ellos, por lo que su recomendación es que no se deberían tomar chances en ese sentido.

Adiciona la señora Vargas que hay disposiciones de Presupuesto y de la Contraloría General de la República que garantizan que los superávits no los van a tocar hasta diciembre del 2021.

El señor Claudio Donato Monge indica que hay un remanente que se genera luego de pagar las llamadas obras del sur y la instrucción sobre este remanente por parte del señor ministro, es que no se pierdan recursos de Aviación Civil, y que en aplicación de la ley a futuro se destine para pago de la deuda.

Dentro del concepto de prioridades que se ha venido trabajando en estos últimos tres meses con el ministro, que está muy interesado en este tema, se ha determinado que el aeropuerto y la pista de Liberia son los temas más importantes, por lo que se ha estado buscando una solución, la cual está muy cerca. El problema con el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós es que los recursos no se pueden ejecutar sino hasta el 2021, y ya se está trabajando con una consultoría en una solución que cueste menos que lo que se tenía presupuestado con la solución de INECO. La idea es trasladar unos recursos que sí existen con un destino específico, que es

el fondo de futuros aeropuertos por la suma de 25 millones, y poderlos utilizar en el año 2021. Lo ideal hubiera sido poderlos separar y garantizar su uso, pero ese proyecto se tendrá que realizar por medio de una licitación. La esperanza es que sea una licitación simple y rápida, pero será ejecutado hasta el próximo año.

El otro remanente es el que se genera del proyecto de COOPESA, que como está en el superávit general, la instrucción de don Rodolfo es que no se traslade a Hacienda, por lo que en una reunión que se tuvo hace algunos días con él volvió a indicar que lo primero es que la institución se mantenga en operación, por lo que hay que asegurar la operación de la Dirección General de Aviación Civil y, de hecho, el acuerdo que se estaría tomando el día de hoy, en el que se trasladan por parte de Aeris 6 millones de dólares, 2 cada mes, lo que busca es eso, garantizar la operativa de la institución.

En ese sentido, se tendrán esos 2 millones de dólares que se utilizarán para gastos ordinarios, el tema es si el dinero de COOPESA se puede utilizar para el pago de gastos comunes y si doña Magaly puede garantizar que los dineros se pueden utilizar este año. El gran riesgo, y alguien tendrá que hacerse responsable por eso, es si no se usan ahora y pasan al Ministerio de Hacienda si se van a tener disponible para otras necesidades, ya sea para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaria o para la operativa institucional.

La idea es que pagando las obras del lado sur del Aeropuerto Juan Santamaría queda un remanente como de 5 millones de dólares, el cual pueda ser dispuesto por Aviación Civil este año para pagar otras obras que ha realizado el gestor y que no se han amortizado, y eso ayudaría muchísimo.

Las estimaciones de don Rodolfo es que no se va a tener acceso a presupuestos extraordinarios hasta junio del próximo año.

Lo que está planteando el Órgano Fiscalizador es que, si no se necesita ese remanente para el pago de gastos operativos, se abone a la deuda de obras pendientes de pago al gestor. Sin embargo, si la Administración lo requiere para cubrir gastos operativos y lo puede ejecutar este año, puede acreditarlo y volver al Consejo Técnico de Aviación Civil para que se corrija el destino.

El director Coto Fernández consulta a la Administración cuál es su criterio sobre esta propuesta. El señor Álvaro Vargas Segura indica que no realizar el proyecto del hangar de Coopesa es una posibilidad y una forma de hacer frente a la deuda que se tiene con Aeris y no realizar el traslado a tarifas, sobre la suma restante de aproximadamente cinco millones de dólares, considera que es necesario realizar las valoraciones necesarias y que sobre ello solicita se posponga su resolución para presentar el informe técnico para la próxima sesión.

El director Coto Fernández propone que se resuelva sobre los $ 24,401,928.08, propuestos para el pago a Aeris Holding Costa Rica S.A. y que respecto a la suma restante de aproximadamente cinco millones cuatrocientos sesenta mil dólares, se solicite el informe técnico presupuestario sobre la mejor forma de destinar ese monto, con el propósito de no dejar desprotegidas las necesidades del gasto operativo de los primeros meses del 2021, y que la en la próxima sesión se conozca el informe y se resuelva.

La presidencia somete a votación la propuesta inicial presentada por el OFGI y sobre el particular, por mayoría, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 87-2020

No. CETAC-OFGI-FG-OF-0652-2020, del Órgano Fiscalizador y considerando los argumentos expuestos por el asesor legal de este Consejo y el señor Claudio Donato Monge

1.- Pagar a Aeris Holding Costa Rica S.A. un total de $ 24,401,928.08 (veinticuatro millones cuatrocientos un mil novecientos veintiocho dólares con ocho centavos de los Estados Unidos de América), por concepto del pago de las obras pendientes de traslado a tarifas que se detallan en el siguiente cuadro:

Item	Descripción	TRASLADO TARIFAS 2020-2021 (USD$)
120	Resa al este de la cabecera 25	$ 1,359,049.94
121	Expansión de la pista al este de la cabecera 25	$ 1,536,582.13
249	Puente de abordaje #12	$ 685,821.24
251	Puente de abordaje #13	$ 685,821.24
321	Realineamiento y expansión de la calle La Candela al este de la pista	$ 4,185,076.47
320	Mejoras calle perimetral al este	$ 821,210.51
102	Paralela sur	$ 14,243,091.50
OC 78-18	Rehabilitación de la calle de Rodaje Alfa	$ 885,275.05
	TOTAL Aeronáuticas	$ 24,401,928.08

2.- Instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que disponga del remanente resultante de cancelar las obras del sur, descritas en la disposición inmediata anterior, por un monto aproximado a los cinco millones cuatrocientos sesenta mil dólares, en abono al monto pendiente de traslado a tarifas de las obras realizadas en el lado no aeronáutico del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, que han sido recibidas a satisfacción.

3.- Para efectos de imputar los pagos a las obras ejecutadas, recibidas y no amortizadas con los recursos disponibles antes citados, se instruye al Órgano Fiscalizador a presentar un detalle ordenado de la imputación de estos pagos. ACUERDO FIRME.

El director Coto Fernández vota negativo en relación al segundo punto de acuerdo relacionado con la disposición de remanente y justifica su voto en que en estos momentos no se tienen los informes de la administración activa referidos a la propuesta realizada por el OFGI, que le permita disponer de la mayor cantidad posible de elementos para la toma de decisiones, especialmente sobre las implicaciones presupuestarias y sus regulaciones, y resolver de la mejor forma la asignación del monto aproximado de los cinco millones cuatrocientos sesenta mil dólares, tomando en cuenta las proyecciones de ingresos y egresos de los próximos meses.

SE RETIRAN DE LA SESIÓN LOS SEÑORES RODOLFO GARBANZO ARGUEDAS, MILLER RODRÍGUEZ RAMÍREZ, CLAUDIO DONATO MONGE Y LA SEÑORA MAGALY VARGAS HERNÁNDEZ.

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1983-2020 de fecha 19 de noviembre del 2020, presenta para conocimiento y resolución de los señores del Consejo Técnico de Aviación Civil, el oficio No. DGAC-AJ-OF-1505-2020 de fecha 19 de noviembre del 2020, suscrito por la señora Roxana González Fallas, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe relacionado con el proyecto de resolución que conoce solicitud del señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la empresa Parsa Sociedad Anónima, con cédula de persona jurídica número 3-012-389240, para la cancelación del certificado de explotación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1983-2020, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1505-2020, de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.2, al cual se le asigna el número 211-2020, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 211-2020 que resuelve:

1) De conformidad con los artículos 15 y 157 de la Ley General de Aviación Civil, proceder con la cancelación del certificado de explotación de la empresa Parsa Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-389240, representada por el señor Carlos Víquez Jara, a partir de su aprobación.

2) Publíquese e inscríbase en el Registro Aeronáutico.

3) Notificar al señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la empresa Parsa Sociedad Anónima, en el Bufete Víquez Jara &Asociados y Notarios, sita en Rohrmoser, San José, del Parque La Amistad 150 metros al sur, o al correo electrónico cviquezj@viquezjara.com.

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

B.- TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1936-2020 de fecha 09 de octubre del 2020, presenta para conocimiento y resolución de los señores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

Primero. Oficio DGAC-DSO-TA-INF-0199-2020 de fecha 22 de octubre del 2020, suscrito por el señor David Morales Espinoza y la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, encargada a i de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe relacionado con la solicitud presentada por el señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la Compañía Panameña de Aviación S.A. para la modificación de itinerario mediante la disminución de frecuencias en los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo en la ruta Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 87-2020

Segundo: Oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-059-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-061-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-063-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-076-2020, dirigidos al señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la Compañía Panameña de Aviación S.A., suscritos por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y la señora Ana Patricia Gamboa Venegas encargada a i de la Unidad de Transporte Aéreo, en los que se autorizó la modificación de itinerario mediante la disminución de frecuencias en los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo en la ruta Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa, por cuanto la humanidad enfrenta un estado de emergencia por el COVID-19.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1936-2020 de la Dirección General, DGAC-DSO-TA-INF-0199-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-059-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-061-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-063-2020 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-076-2020 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicado mediante oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°059-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT- N°061-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°063-2020 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°76-2020, en los cuales se aprobaron las diminución de frecuencias de la Compañía Panameña de Aviación S.A., para brindar servicios de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y v.v.; según el siguiente detalle:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°059-2020

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	Ruta
	Del	Al		
CM458	01/10/2020	01/10/2020	4	PTY-SJO
CM459				SJO-PTY
CM787	01/10/2020	02/10/2020	4,5	PTY-SJO
CM459				SJO-PTY
CM886	02/10/2020	02/10/2020	5	PTY-SJO
CM796				SJO-PTY
CM458	02/10/2020	12/10/2020	1,3,5,6	PTY-SJO
CM459				SJO-PTY

DGAC-DSO-TA-OF-IT- N°061-2020

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	Ruta
	Del	Al		
CM787	03/10/2020	05/10/2020	1,6	PTY-SJO
CM796				SJO-PTY

DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°063-2020

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	Ruta
	Del	Al		
CM787	10/10/2020	10/10/2020	6	PTY-SJO
CM796				SJO-PTY
CM458	20/10/2020	20/10/2020	2	PTY-SJO
CM459	21/10/2020	21/10/2020	3	SJO-PTY
CM458	22/10/2020	22/10/2020	4	PTY-SJO
CM459	23/10/2020	23/10/2020	5	SJO-PTY
CM458	27/10/2020	27/10/2020	2	PTY-SJO
CM459	28/10/2020	28/10/2020	3	SJO-PTY
CM458	29/10/2020	30/10/2020	4,5	PTY-SJO
CM459				SJO-PTY
CM458	12/10/2020	12/10/2020	1	PTY-SJO
CM459	14/10/2020	14/10/2020	3	SJO-PTY
CM458	14/10/2020	14/10/2020	3	PTY-SJO
CM459	16/10/2020	16/10/2020	5	SJO-PTY
CM458	17/10/2020	17/10/2020	6	PTY-SJO
CM459	19/10/2020	19/10/2020	1	SJO-PTY
CM787	17/10/2020	17/10/2020	6	PTY-SJO
CM796				SJO-PTY

DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°76-2020

N. Vuelo	Vigencia		Frecuencia	Ruta
	Del	Al		
CM458	19/10/2020	19/10/2020	1	PTY-SJO
CM459	20/10/2020	20/10/2020	2	SJO-PTY
CM787	20/10/2020	20/10/2020	2	PTY-SJO
CM796				SJO-PTY
CM458	21/10/2020	21/10/2020	3	PTY-SJO
CM459	22/10/2020	22/10/2020	4	SJO-PTY
CM787	22/10/2020	22/10/2020	4	PTY-SJO
CM796				SJO-PTY
CM458	23/10/2020	23/10/2020	5	PTY-SJO
CM459	24/10/2020	24/10/2020	6	SJO-PTY

CM458	24/10/2020	24/10/2020		PTY-SJO
CM459	26/10/2020	26/10/2020	1	SJO-PTY
CM458	26/10/2020	26/10/2020		PTY-SJO
CM459	27/10/2020	27/10/2020	2	SJO-PTY
CM458	28/10/2020	28/10/2020	3	PTY-SJO
CM459	29/10/2020	29/10/2020	4	SJO-PTY

Habiéndose realizado las disminuciones solicitadas, las operaciones que continúan vigentes y debidamente autorizadas, corresponden a las siguientes:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N. Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
	Del	Al				
CM458	30/10/2020	31/10/2020	5,6		18:18	PTY-SJO
CM459	01/11/2020	01/11/2020	6,7	06:58		SJO-PTY
CM787	07/10/2020	09/10/2020	3,5		10:52	PTY-SJO
CM796				13:51		SJO-PTY
CM787	12/10/2020	14/10/2020	1,3		10:52	PTY-SJO
CM796				13:51		SJO-PTY
CM787	19/10/2020	31/10/2020	1,3,5,6		10:52	PTY-SJO
CM796				13:51		SJO-PTY
CM787	27/10/2020	29/10/2020	2,4		10:52	PTY-SJO
CM796				13:51		SJO-PTY

Se le recuerda a la compañía acatar todas y cada una de las medidas y protocolos que con el fin de evitar la propagación del COVID-19 han sido emitidas por el Ministerio de Salud y/o cualquier otra autoridad competente. **En ese sentido, se le tiene que recordar a los pasajeros que arriben a Costa Rica que deberán completar previamente el formulario disponible en el enlace: https://salud.go.cr.**

2. Sólo se permite el ingreso a Costa Rica a los viajeros de los países habilitados como puntos de procedencia autorizados, según la resolución ministerial MS-DM-RM-5764-2020 del 24 de setiembre del 2020 (o cualquier otra resolución que emita el Ministerio de Salud con una fecha posterior), así como a ciudadanos nacionales o extranjeros residentes de Costa Rica según corresponda:

- Los viajeros pueden ingresar a Costa Rica por la vía aérea, siempre que sus vuelos hayan iniciado en uno de los estados autorizados de Estados Unidos o en uno de los países autorizados en la resolución antes mencionada.

- Los viajeros podrán ingresar a Costa Rica, en vuelos en conexión vía aeropuertos de otros estados o países.

- Se admitirán un tiempo máximo de conexión – tránsito entre aeropuertos de 18 horas y durante ese periodo los pasajeros no pueden salir de los aeropuertos donde están haciendo tránsito o conexión.

- Todo pasajero deberá estar preparado para demostrar que viene en conexión – tránsito y que su vuelo se originó en uno de los estados o países autorizados, ya sea presentando sus pases de abordar o boleto aéreo.

- En el caso de ciudadanos costarricenses o residentes legales de Costa Rica cuyo itinerario de vuelo origine en una ciudad o país NO permitido por la resolución MS-DM-RM-5429-2020, pero que SÍ cumplan con requisitos de ingreso definidos en el decreto ejecutivo 42513-MGP-S, publicado en el alcance digital número 203 a La Gaceta número 190, del 2 agosto y sus reformas, deberán someterse a una orden sanitaria de aislamiento al llegar.

- Se permiten los viajeros en tránsito, siempre y cuando tengan adquirido un boleto para trasladarse hacia otro país.

3. Las personas con permanencia legal autorizada (permanente o temporal, categorías especiales o estancia) deben presentar un comprobante de pago de que están al día con sus obligaciones de aseguramiento por la seguridad social costarricense.

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

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1976-2020 de fecha 17 de noviembre del 2020, presenta para conocimiento y resolución de los señores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

Primero. Oficio DGAC-DSO-TA-INF-0222-2020 de fecha 22 de octubre del 2020, suscrito por la señora Rosario Herrera Ruiz y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe relacionado con la solicitud presentada por la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada de la compañía AVIANCA COSTA RICA, S.A., para la modificación de los itinerarios en las siguientes rutas: 1. San José – Salvador – Toronto – Salvador – San José 2. San José - Salvador - Cancún -Salvador - San José 3. San José – Salvador – San José.

Segundo: Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-082-2020 dirigido a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada de la compañía AVIANCA COSTA RICA, S.A, suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que se autorizó la modificación de los itinerarios en las siguientes rutas: 1. San José – Salvador – Toronto – Salvador – San José 2. San José - Salvador - Cancún -Salvador - San José 3. San José – Salvador – San José, por cuanto la humanidad enfrenta un estado de emergencia por el COVID-19.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1976-2020 de la Dirección General, DGAC-DSO-TA-INF-0222-2020 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-082-2020, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicado mediante el oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-082-2020, del 27 de octubre del 2020 en el cual se aprobaron los itinerarios de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, S.A, para brindar servicios

internacionales de pasajeros, carga y correo, en las rutas: San José – Salvador – Toronto y regreso; San José - Salvador - Cancún y regreso; San José - Salvador y regreso, según el siguiente detalle:

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Inicia	Termina					
AV 626	03- Nov- 20	27- Nov- 20	2,5		05:25	SJO-SAL-YYZ	A319, A320, A321
AV 627	03- Nov- 20	27- Nov- 20	2,5	22:20		YYZ-SAL-SJO	
AV 636	04- Nov- 20	28- Nov- 20	3,6		05:25	SJO-SAL CUN	
AV 637	02- Nov- 20	30- Nov- 20	1,4	22:20		CUN-SAL-SJO	
AV 670	01- Nov- 20	29- Nov- 20	3,5,7		13:45	SJO-SAL	
AV 671	01- Nov- 20	29- Nov- 20	3,5,7	09:35		SAL-SJO	

NOTA: Los vuelos AV 636 el segmento SAL-CUN y AV 637 el segmento CUN-SAL, se mantiene suspendidos.

2. Solicitar a la compañía apegarse en sus operaciones a los itinerarios autorizados por el CETAC (Art. 175 LGAC). En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de Operaciones de Aeris en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

3. Acatar todas y cada una de las medidas y protocolos que con el fin de evitar la propagación del COVID-19 han sido emitidas por el Ministerio de Salud y/o cualquier otra autoridad competente. **En ese sentido, se tiene que recordar a los viajeros que arriben a Costa Rica que deberán completar previamente el formulario epidemiológico disponible en el enlace: https://salud.go.cr.**

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

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1998-2020, de fecha 19 de noviembre del 2020, presenta para conocimiento y resolución de los señores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

Primero. Oficio DGAC-DSO-TA-INF-224-2020, de fecha 18 de noviembre del 2020, suscrito por los señores David Morales Espinoza y Cristian Chinchilla Montes jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe relacionado con la solicitud presentada por el señor Carlos Víquez Jara en su condición de apoderado generalísimo de la compañía AEROVÍAS DE MÉXICO S.A.DE C. V., para la modificación de itinerarios en la ruta: Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y v.v, mediante diferentes notas efectivo del 18 de octubre y hasta el 31 de diciembre del 2020.

Segundo: Oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 060-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 083-2020 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 098-2020, dirigidos al señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la compañía AEROVÍAS DE MÉXICO S.A.DE C. V, suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y el señor Cristian Chinchilla Montes jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que se autorizó la modificación de itinerarios

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 87-2020

en la ruta: Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y v.v, mediante diferentes notas efectivo del 18 de octubre y hasta el 31 de diciembre del 2020, por cuanto la humanidad enfrenta un estado de emergencia por el COVID-19.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1998-2020 de la Dirección General, DGAC-DSO-TA-INF-0224-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 060-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 083-2020 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 098-2020, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, comunicado mediante los oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 060-2020 del 01 de octubre, 2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 083-2020 del 23 de octubre, 2020 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N 098-2020 del 11 de noviembre, 2020, en los cuales se aprobaron los itinerarios de la compañía AEROVÍAS DE MÉXICO, para brindar servicios internacionales de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y v.v., de acuerdo con el siguiente detalle:

DGAC-DSO-TA-OF-IT- N°060-2020

N° Vuelo	Vigencia Del	Vigencia Al	Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
AM0656	18/10/2020	25/10/2020	2,5,7		00:05	MEX-SJO
AM0657				01:05		SJO-MEX
AM0656	26/10/2020	31/10/2020	2,5		01:10	MEX-SJO
AM0657				02:10		SJO-MEX

DGAC-DSO-TA-OF-IT- N°083-2020

N° Vuelo	Vigencia Del	Vigencia Al	Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
AM0656	01/11/2020	01/12/2020	2,3,5,6,7		01:10	MEX-SJO
AM0657				02:10		SJO-MEX

DGAC-DSO-TA-OF-IT- N°098-2020

N° Vuelo	Vigencia Del	Vigencia Al	Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
AM0656	01/12/2020	06/12/2020	2,3,5,6,7		01:10	MEX-SJO
AM0657				02:10		SJO-MEX
AM0656	08/12/2020	13/12/2020	2,3,4,5,6,7		01:10	MEX-SJO
AM0657				02:10		SJO-MEX
AM0656	14/12/2020	31/12/2020	1,2,3,4,5,6,7		01:10	MEX-SJO
AM0657				02:10		SJO-MEX

Nota: el equipo a operar es E90 / B737

ACTA No. 87-2020

2. Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados por el CETAC (Art. 175 LGAC). En caso contrario las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de Operaciones de Aeris en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

3. Acatar todas y cada una de las medidas y protocolos que con el fin de evitar la propagación del COVID-19 se estipulan en el Decreto N° 42690-MGP-S "*Medidas Migratorias Temporales en El Proceso de Reapertura de Fronteras en el Marco del Estado de Emergencia Nacional Sanitaria por El Covid-19*" **En ese sentido se tiene que recordar a los viajeros que arriben a Costa Rica que deberán completar previamente el formulario disponible en el enlace: https://salud.go.cr/.**

4. Archivar las notas VU-1095-2020 y VU-1150-2020 (ambas referentes a itinerarios de mayo del 2020) VU-1339-2020 (itinerarios de junio), VU-1565-2020 (itinerarios de julio), VU-1916-2020 (itinerarios de setiembre) y VU-2211-2020 (itinerarios de noviembre 2020 y hasta marzo 2021), por cuanto la compañía solicitó su desistimiento en virtud de las medidas implementadas por el Gobierno de Costa Rica para la contención del Covid-19.

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

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2001-2020, de fecha 19 de noviembre del 2020, presenta para conocimiento y resolución de los señores del Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

Primero. Oficio DGAC-DSO-TA-INF-225-2020, de fecha 19 de noviembre del 2020, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe relacionado a la solicitud presentada por el señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA, para la aprobación de los itinerarios a partir del 26 de octubre del 2020 al 26 de marzo del 2021, posteriormente presentó un aumento de las frecuencias previamente solicitadas.

Segundo: Oficios DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°066-2020 y DGAC-DSO-TAOF-IT-N°088-2020,, dirigido al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA,, suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y el señor Cristian Chinchilla Montes jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que se autorizó la aprobación de los itinerarios a partir del 26 de octubre del 2020 al 26 de marzo del 2021, posteriormente presentó un aumento de las frecuencias previamente solicitadas., por cuanto la humanidad enfrenta un estado de emergencia por el COVID-19.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2001-2020 de la Dirección General, DGAC-DSO-TA-INF-0225-2020, DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°066-2020 y DGAC-DSO-TAOF-IT-N°088-2020, de la Unidad de Transporte Aéreo:

ACTA No. 87-2020

1. Ratificar lo actuado por el señor Álvaro Vargas Segura, director general, mediante las notas DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°066-2020 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°088-2020, en las cuales se aprobaron los itinerarios de la compañía Iberia tal como se detalla a continuación:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°066-2020

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
IB6317	26/10/2020	26/03/2021	1.3.5	20:00		MAD-SJO	A359
IB6314			2.4.6		17:00	SJO-MAD	

DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°088-2020

N° Vuelo	Ruta	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Vigencia	Equipo
IB6317	MAD-SJO	7	20:00		Del 02/12/2020 al 20/12/2020	A332
IB6314	SJO-MAD	1		17:00	Del 03/12/2020 al 24/12/2020	
IB6317	MAD-SJO	7	20:00		Del 21/12/2020 al 30/12/2020	
IB6314	SJO-MAD	1		17:00	Del 28/12/2020 al 31/12/2020	
IB6317	MAD-SJO	6,7	20:00		Del 02/01/2021 al 27/03/2021	A359
IB6314	SJO-MAD	1,7		17:00	Del 03/01/2021 al 22/03/2021	

2. Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados por el CETAC (Art. 175 LGAC). En caso contrario las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de Operaciones de Aeris en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

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

ACTA No. 87-2020

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1971-2020, de la Dirección General y DGAC-DFA-RH-OF-1100-2020, de la unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos:

1.-Conceder licencia, sin goce de salario al señor Rafael Mauricio Espinoza Murillo, cédula de identidad 01-1012-0124 en su puesto No. 47798, Gestor de Planificación, por dos años.

2.- Rige a partir del 06 de enero del 2021 hasta por dos años, (05 de enero del 2023).

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

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS VEINTE HORAS.

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

ACTA No. 87-2020

Anexo N°1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 87-2020

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación del acta de la sesión No. 85-2020

III.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A- ASESORÍA JURÍDICA

A1.- Solicitud del señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la empresa Parsa Sociedad Anónima, con cédula de persona jurídica número 3-012-389240, para la cancelación del certificado de explotación.

B.- TRANSPORTE AÉREO

B1.- Solicitud presentada por el señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la Compañía Panameña de Aviación S.A. para la modificación de itinerario mediante la disminución de frecuencias en los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo en la ruta Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa.

B2.- Solicitud presentada por la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada de la compañía AVIANCA COSTA RICA, S.A., para la modificación de itinerarios en las siguientes rutas: 1. San José – Salvador – Toronto – Salvador – San José 2. San José - Salvador - Cancún -Salvador - San José 3. San José – Salvador – San José.

B3.- Solicitud presentada por el señor Carlos Víquez Jara en su condición de apoderado generalísimo de la compañía AEROVÍAS DE MÉXICO S.A.DE C. V., para la modificación de itinerarios en la ruta: Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y v.v, mediante diferentes notas efectivo del 18 de octubre y hasta el 31 de diciembre del 2020.

B4.- Solicitud presentada por el señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA, para la aprobación de itinerarios a partir del 26 de octubre del 2020 al 26 de marzo del 2021, posteriormente presentó un aumento de las frecuencias previamente solicitadas.

C.- UNIDAD DE PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 87-2020

C1.- Informe relacionado con el "Estudio de la estructura actual y futura – Secretaria del CETAC" de conformidad con el artículo 12 de la sesión ordinaria 59-2020 del Consejo Técnico de Aviación Civil, celebrada el 12 de agosto del presente año.

D.- UNIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS

D1.- Solicitud de prórroga de licencia sin goce de salario de fecha 27 de octubre del 2020, suscrito por Rafael Mauricio Espinoza Murillo, cédula de identidad 01-1012-0124, quién ocupa en propiedad el puesto No. 47798, de la clase Gestor de Planificación.

IV.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

V.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 87-2020

Anexo N°2

No. 211-2020. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:55 horas del 25 de noviembre de dos mil veinte.

Se conoce solicitud del señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la empresa Parsa Sociedad Anónima, con cédula de persona jurídica número 3-012-389240, para la cancelación del certificado de explotación.

Resultandos:

Primero: Que la empresa Parsa Sociedad Anónima cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 250-2017 del 20 de diciembre de 2017, vigente hasta 20 de diciembre de 2022, el cual le permite brindar los servicios de transporte aéreo internacional, regular de pasajeros, carga y correo, en las rutas: Panamá, Marcos Gelabert (Albrook)-San José y viceversa y David, Panamá-San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante resolución número 75-2020 del 27 de abril de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la empresa Parsa Sociedad Anónima la suspensión de sus operaciones en la ruta David, Panamá-San José, Costa Rica y viceversa, dado el estado de emergencia declarado en el país y en vista de las disposiciones y órdenes precautorias expendidas por los distintos países, efectiva a partir del 17 de marzo de 2020 y por el plazo de un año. Asimismo, en cuanto a la ruta Panamá, Marcos Gelabert (Albrook)-San José y viceversa, se mantendría suspendida hasta el 11 de noviembre de 2020, según resolución número 184-2019 del 29 de octubre de 2020.

Tercero: Que mediante escrito número de ventanilla única 2471-2020 del 20 de octubre de 2020, el señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la empresa Parsa Sociedad Anónima, solicitó la cancelación del certificado de explotación de su representada a partir de su aprobación, tomando en consideración la crisis mundial por la pandemia por el Covid-19, lo que ha repercutido negativamente en las finanzas de la empresa, y por razones comerciales.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-200-2020 del 28 de octubre de 2020, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"La cancelación del Certificado de Explotación de la compañía PARSA vigente a partir de la aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.*
>
> *Verificar el estado de las obligaciones obrero patronales, por cuanto a la fecha se encuentran morosos".*

Quinto: Que mediante constancia de no saldo número 332-2020 del 23 de octubre de 2020, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, vigente hasta el 22 de noviembre de 2020, se hace constar que la empresa Parsa Sociedad Anónima se encuentra al día con sus obligaciones.

Asimismo, se verificó el sistema de morosidad de la Caja Costarricense del Seguro Social, en la cual se constata que dicha empresa 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).

Sexto: 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

El objeto de la presente resolución versa sobre la solicitud de la empresa Parsa Sociedad Anónima para la cancelación del certificado de explotación a partir de su aprobación.

La empresa Parsa Sociedad Anónima justifica la cancelación del certificado de explotación por la crisis mundial por el Covid-19, lo que ha repercutido negativamente en las finanzas de la empresa, y por razones comerciales.

Ahora bien, el artículo 15 de la Ley General de Aviación Civil establece el procedimiento para la cancelación de un certificado de explotación, el cual señala lo siguiente:

> *"Artículo 15. —Procedimiento*
> *De oficio o en virtud de denuncia interpuesta ante él, el Consejo Técnico de Aviación Civil se abocará a su inmediato trámite, para lo cual podrá nombrar, como órgano director del Procedimiento, al Director General de Aviación Civil o al Director del Departamento Legal.*
>
> *De inmediato, el órgano instructor pondrá en conocimiento del concesionario, la causal de la cancelación en que hubiera incurrido presuntamente y le otorgará un plazo que no podrá exceder de quince días naturales, a efecto de que ejerza su defensa y ofrezca la prueba que estime pertinente.*
>
> *Ejercida la defensa o bien transcurrido el plazo fijado para ese efecto, se procederá a remitir el expediente al Consejo Técnico de Aviación Civil, con una recomendación; este Consejo, dentro de los quince días siguientes, procederá a dictar la resolución de fondo y podrá ordenar, en los casos en que se justifique, la evacuación de cualquier diligencia probatoria, con carácter de prueba para mejor proceder.*
>
> *Dictada la resolución de fondo, la parte afectada tendrá derecho a interponer recurso de apelación ante el Ministro de Transportes, dentro de los cinco días siguientes a su notificación. El expediente se remitirá inmediatamente al despacho del Ministro.*

Recibido el expediente, se concederá una audiencia por cinco días a las partes, con el fin de que hagan las alegaciones que estimen pertinentes.

Dentro de los quince días naturales siguientes al vencimiento de la audiencia referida en el párrafo anterior, el Ministro procederá a dictar la resolución correspondiente".

En este sentido, 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".

(Lo subrayado no es del original)

No obstante, la cancelación del certificado de explotación de la empresa Parsa Sociedad Anónima se resuelve a solicitud de la propia empresa al gestionar la cancelación del certificado de explotación por la crisis mundial por el Covid-19, lo que ha repercutido negativamente en las finanzas de la empresa, además, por razones comerciales.

En este sentido, debemos indicar que los artículos 225, párrafo 1°, y 269 de la Ley General de la Administración Pública disponen:

"Artículo 225.- El órgano deberá conducir el procedimiento con la intención de lograr un máximo de celeridad y eficiencia dentro del respecto al ordenamiento y a los derechos e intereses del administrado.

Artículo 269.- 1. La actuación administrativa se realizará con arreglo a normas de economía, simplicidad, celeridad y eficiencia.

2. Las autoridades superiores de cada centro o dependencia velarán, respecto de sus subordinados, por el cabal cumplimiento de este precepto, que servirá también de criterio interpretativo en la aplicación de las normas de procedimiento".

Al respecto, mediante dictamen número C-062-2000 del 31 de marzo de 2000, la Procuraduría General de la República indicó lo siguiente:

"(...)

Es claro que con el informalismo del procedimiento se pretende que no existan –precisamente- rigurosidades formales que tiendan a entorpecer, suspender o paralizar el procedimiento. Para cumplir con este propósito, se imponen reglas de celeridad y simplicidad, las cuales tienden a evitar los trámites lentos, costosos y complejos que impidan el desenvolvimiento del procedimiento administrativo, por lo que el trámite del expediente debe hacerse de manera rápida y simple, respetando siempre la juridicidad y la defensa del administrado.

(...)".

(El subrayado es nuestro)
Tales afirmaciones reciben apoyo en los artículos supra transcritos, y en la opinión de la doctrina que ha señalado que "*el principio de eficiencia en la actuación administrativa tiene como objeto inmediato hacer más eficiente la actuación administrativa y la participación de los administrados*".

En este orden de ideas, el procedimiento administrativo es de naturaleza informal, lo que presupone el "*in dubio pro actione*", a cuyo tenor la Administración ha de interpretar en forma favorable para el administrado, en el ejercicio del derecho de acción. En tal sentido el autor García Enterría nos señala:

> "*(...) a favor de la mayor garantía y de la interpretación más favorable al ejercicio del derecho de acción y, por lo tanto, en el sentido de asegurar, en lo posible, más allá de las dificultades de índole formal, una decisión sobre el fondo de la cuestión objeto del procedimiento".* (15) García de Enterría (Eduardo). Curso de Derecho Administrativo, Tomo II. Primera Edición. Editorial Civitas, Madrid, 1988, página 381.

Lo anterior, resulta una garantía del administrado que compensa en buena medida las prerrogativas del poder público con que cuenta la Administración Pública. Este principio inclina su balanza a favor del administrado, ya que le brinda una mayor protección, por lo que, en apego al mismo, se podrá omitir llevar a cabo el procedimiento administrativo indicado en el artículo 15 de la Ley General de Aviación Civil para proceder a la Cancelación del Certificado de Explotación de la empresa Parsa Sociedad Anónima.

Por lo anterior, por estarse resolviendo la cancelación del certificado de explotación de la empresa Parsa Sociedad Anónima a solicitud expresa de ésta, no requiere del procedimiento establecido, para los efectos, en los artículo 15 y 157 antes indicados, toda vez que se estaría atentando contra los principios de economía procesal, así como la eficiencia y eficacia en la administración pública señalados en el artículo 269 de la Ley General de la Administración Pública, procediendo en este sentido con la cancelación total del certificado de explotación de la empresa supra indicada, que les permite brindar los servicios de transporte aéreo internacional, regular de pasajeros, carga y correo, en las rutas: Panamá, Marcos A. Gelabert (Albrook)-San José y viceversa y David, Panamá-San José, Costa Rica y viceversa.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

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

ACTA No. 87-2020

1) De conformidad con los artículos 15 y 157 de la Ley General de Aviación Civil, proceder con la cancelación del certificado de explotación de la empresa Parsa Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-389240, representada por el señor Carlos Víquez Jara, a partir de su aprobación.

2) Publíquese e inscríbase en el Registro Aeronáutico.

3) Notificar al señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la empresa Parsa Sociedad Anónima, en el Bufete Víquez Jara &Asociados y Notarios, cito en Rohrmoser, San José, del Parque La Amistad 150 metros al sur, o al correo electrónico cviquezj@viquezjara.com.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 87-2020

Anexo N°3

No. 212-2020. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 20:00 horas del 25 de noviembre de dos mil veinte.

Se conoce nota de solicitud de prórroga de licencia sin goce de salario de fecha 27 de octubre del 2020, suscrito por Rafael Mauricio Espinoza Murillo, cédula de identidad 01-1012-0124, quien ocupa en propiedad el puesto No. 47798, de la Clase Gestor de Planificación.

CONSIDERANDO

I. Que mediante acuerdo del CETAC CTAC-AC-2017-1235 de fecha de 31 de octubre del 2017, fue otorgado un permiso sin Goce de Salario al funcionario Rafael Mauricio Espinoza Murillo, a partir del 05 de noviembre del 2017 y hasta el 05 de noviembre del 2019 por un periodo de dos años, para que ocupe un puesto como Especialista en Normas y Procedimientos de la Dirección de Navegación Aérea de la Secretaria con Sede en Montreal.

II. Que mediante la Resolución N° 190-2019, de fecha 29 de octubre de 2019, el CETAC concede al señor Espinoza Murillo una prórroga del permiso sin goce de salario a partir del 06 de noviembre de 2019, por un plazo de catorce meses (05 de enero de 2021).

III. Que mediante nota de fecha de 27 de octubre de 2020 el señor Espinoza Murillo Rafael Mauricio, solicita renovación de la licencia sin goce de salario por tres años más; dicha solicitud cuenta con el visto bueno de la Jefatura del Departamento de Navegación Aérea, Sr. Fernando Naranjo Elizondo, mediante correo electrónico de fecha 12 de noviembre 2020.

IV. Que de conformidad con el artículo 33, inciso c) numeral 6 del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil, se establece, en lo que interesa:

> **"Artículo 33.-Podrán disfrutar de licencia ocasional de excepción, de conformidad con los requisitos y formalidades que en cada dependencia establezca el Reglamento Autónomo de Servicio, y sujetos a los siguientes procedimientos y condiciones:**
> **a)…..**
>
> **b)….**
>
> **c) Las licencias sin goce de salario hasta por un mes podrán concederse mediante resolución interna firmada por el Ministro, Viceministro, o el máximo jerarca de la institución respectiva, mientras que las licencias mayores de un mes podrán concederse con apego estricto a las disposiciones siguientes:**
>
> **6) "No podrán concederse licencias continúas argumentado motivos iguales o diferentes, hasta después de haber transcurrido por lo menos seis meses del reintegro el servidor al trabajo, excepto casos muy calificados a juicio del Ministro o máximo jerarca de la**

institución sin que se perjudiquen los fines de la administración …". (El original no está en negrita).

V. Que al amparo de lo que establece el artículo anteriormente citado al señor Espinoza Murillo, le procede una prórroga de Licencia sin goce de salario **por dos años**, tomando como antecedente la normativa que rige la materia y no tres años como lo solicita.

VI. Que se mantiene lo relativo a la deuda con la Institución que presenta el señor Espinoza Murillo, según Resolución N°009-2018 de fecha 03 de setiembre de 2018 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil de las once horas del tres de setiembre del dos mil dieciocho, suscrita por el señor Guillermo Hoppe Pacheco, Director General de la Dirección General de Aviación Civil en ese momento, mediante la cual resuelve en el punto 2): "Que si el señor Espinoza Murillo renunciara en el tiempo del permiso sin goce de salario o bien posterior al vencimiento el mismo sin cumplir con el plazo de permanencia que establece el contrato supra citado, es decir, que no regrese a su puesto de trabajo en esta Institución, deberá cancelar la totalidad del monto cancelado por esta Institución, referente al curso denominado certificado de Gestión de Aviación Civil (Management Certificado in Civil Aviation), con un costo total de $7.000.00 (siete mil dólares), aquí cuestionado, por así indicarlo la normativa arriba analizada."

VII. Que se han cumplido los trámites correspondientes.

POR TANTO,

De conformidad con las consideraciones y citas normativas indicadas

El CONSEJO TÉCNICO DE AVIACION CIVIL

RESUELVE:

1- Conceder Licencia de Goce sin Salario al Sr. Rafael Mauricio Espinoza Murillo, cédula de identidad 01-1012-0124 en su puesto No. 47798, Gestor de Planificación, por dos años.

2- Rige a partir del 06 de enero del 2021 hasta dos años, (05 de enero del 2023).

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Cc:

-Sr. Álvaro Vargas Segura, Director General
-Sr. Luis Miranda Muñoz, Subdirector General
-Sr. Fernando Naranjo Elizondo. Jefe Departamento Servicios de Navegación Aérea
- Unidad Gestión Institucional Recursos Humanos.
- Archivo / Consecutivo
-Expediente personal de Rafael Mauricio Espinoza Murillo (original)