

ACTA No. 18-2024

Acta dieciocho correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con treinta y tres minutos del siete de marzo del dos mil veinticuatro, de manera virtual mediante la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia de las siguientes personas Luis Amador Jiménez quien preside (Sala de reuniones CONAVI), William Rodríguez López (Despacho Instituto Costarricense de Turismo, en La Uruca), Mauricio Campos Carrión (Casa de habitación en Rohrmoser), Marcos Castillo Masis (Sala de reuniones CONAVI), Fadrique Rosales Salas (Casa de habitación en Santa Ana) y Nidia Cordero Padilla (Casa de habitación en Sabanilla en Montes de Oca) directores de este Consejo. Así como los señores Fernando Naranjo Elizondo, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general, Mauricio Rodríguez Fallas, asesor jurídico y la señorita Sofía Hidalgo Mora encargada del Proceso de la Secretaría de Actas.

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

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 18-2024, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 18-2024.

II.- APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 16-2024, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 29 de febrero del 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 16-2024, del 29 de febrero del 2024.

III.- CORRESPONDENCIA

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce oficio del 05 de marzo del 2024, suscrito por el señor Juan Carlos Barquero Madrigal de SITECNA, mediante el cual solicita que se gestione ante la Unidad Institucional de Recursos Humanos, los nombramientos del personal de Servicios de Navegación Aérea para contar con el personal debidamente clasificado con las funciones que desempeñan.

Al ser las 17:35 se decreta un receso por parte de la presidencia.

Al ser las 17:41 se reanuda la sesión ordinaria 18-2024.

ACTA No. 18-2024

El señor Marcos Castillo Masis indica que, en relación con el oficio presentado por el Sindicato de Controladores Aéreos, recomienda que se remita el documento a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos para que realicen el análisis de fondo, y posteriormente informen a este Consejo Técnico el marco legal para conocer como se puede proceder con la solicitud del Sindicato.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Instruir a Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos para que realicen el análisis de fondo del documento presentado por SITECNA, y posteriormente informen a este Consejo Técnico el marco legal para conocer cómo se puede proceder con la solicitud del Sindicato.

IV.- ÓRGANO FISCALIZADOR

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0170-2024, del 27 de febrero del 2024 y suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico; el informe relacionado con la posible afectación que la ampliación del Food Court pueda tener en otros subcontratistas comerciales que ofrecen el servicio de alimentos y bebidas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

La señora Nidia Cordero indica que ve muy bien la oportunidad, conveniencia y mérito de otorgar lo que el Órgano Fiscalizador pide, pero el OFGI no indica cuál es el fundamento legal para que se otorguen descuentos, por lo tanto, solicita la ayuda de la Asesoría Jurídica.

El señor Mauricio Rodríguez menciona que el ordenamiento jurídico establece algunas reglas en cuanto a la aplicación de tarifas, lo que le corresponde al Consejo Técnico y lo que le corresponde a la ARESEP, en cuanto a las que le corresponde el Consejo, son las que vienen establecidas en el documento, por lo tanto, es simplemente que el Consejo tome un acuerdo en ese sentido y se establecerían a partir de qué el Consejo tome el acuerdo en ese sentido. Es una competencia directa del Consejo Técnico, de conformidad con el artículo 166 de la Ley General de Aviación Civil.

La señora Nidia Cordero indica que muy bien, que ahí estaría el fundamento.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0170-2024, del Órgano Fiscalizador:

- 1). Aprobar la propuesta del Gestor de negociar con cada subcontratista comercial un 25% de descuento, con los términos indicados y en un plazo de 12 meses, donde deberán de monitorear cada caso hasta el tanto se logre alcanzar el porcentaje de las ventas, evento que una vez alcanzado, se suspenderá el apoyo.
- 2). Instruir al Gestor para que, con base en la experiencia comercial acumulada analice para futuros concursos comerciales cuáles son las necesidades del usuario que no son atendidas en el food court y que podrían garantizar ingresos suficientes al subcontratista para atender sus obligaciones de monto mínimo garantizado, porcentaje de ventas, cuota por asignación de espacio.

ACTA No. 18-2024

- 3). Tome nota el Gestor que no se estima conveniente continuar aplicando descuentos a nuevos subcontratistas comerciales; beneficio que se reduce a los casos de aquellos que tengan una real afectación y que no sean los que formen parte del grupo comercial que tiene a cargo el manejo del food court.
- 4). Remitir al Órgano Fiscalizador, previo a la aplicación del descuento, la propuesta del subcontratista que requerirá la aplicación del descuento con su debida justificación.
- 5). Instruir al Gestor para que reformule el Plan Comercial 2024, de modo que se incluya dentro de sus propuestas, las acciones que estarán dando continuidad como las mencionadas anteriormente, para dar apoyo a los subcontratistas comerciales o bien nuevas propuestas.
- 6). Instruir al Gestor para que presente en el plazo de 3 meses un Plan de Mercadeo integral del Aeropuerto, que permita determinar no solamente las necesidades que tienen los usuarios del aeropuerto sino también aquellas estrategias comerciales que permitan su desarrollo de una manera positiva, con base en los resultados de estos estudios.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0178-2024, del 28 de febrero del 2024 y suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico; el informe relacionado con la solicitud de reforzamiento temporal de la Policía de Tránsito para atender la situación de congestión en los alrededores del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0178-2024, del Órgano Fiscalizador:

- Dar por recibido el oficio del Gestor GO-LE-24-182 del 15 de febrero de 2024, con el cual, solicita la intervención del CETAC para mayor presencia de agentes de tránsito en las inmediaciones del AIJS.
- Recomendar al presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil para que, dentro del ámbito de su competencia, coordine ante la Dirección General de Tránsito la facilitación en la medida de lo posible de más oficiales de tránsito en el sector del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0182-2024, del 28 de febrero del 2024 y suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico; el informe relacionado con la presentación del cierre del Plan de Mejoramiento de la Calidad 2023 y propuesta del Plan de Mejoramiento de la Calidad para el 2024 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, lo anterior, dentro del marco del Contrato de Gestión Interesada, apéndice B inciso 2.2.1. "Aprobación del CETAC del Plan de Mejoramiento de la Calidad.

El señor Fadrique Rosales propone que en la recomendación número tres, se le dé seguimiento a las acciones que se definan de los resultados correspondientes a los estudios propuestos en la página 17 del documento. Por lo tanto, es necesario agregarle esa tarea al Órgano Fiscalizador. De ser posible, además le gustaría ver esas

ACTA No. 18-2024

acciones para verificar si ellos están aplicando técnicas de Lean-Six Sigma como el modelo DMAIC, determinar si están utilizando algún tipo de project charter y asegurarse que realmente estén buscando resolver la causa a raíz de los problemas. Entonces, le gustaría ver los resultados que obtengan y las acciones que definan, si fuera aplicable.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- 1). Instruir al Gestor para que en cuanto a las actividades 3.2023.1 “Instalación de un wincher en el CTRM” que al momento del cierre del periodo 2023 se encontraba pendiente de instalación, sea trasladadas al Plan de Mejoramiento de la Calidad 2024 para su seguimiento.
- 2). Aprobar el Plan de Mejoramiento de la Calidad del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría del período 2024, presentado por el Gestor mediante el oficio No. GO-QA-24-168.
- 3). Instruir al Órgano Fiscalizador, para que dé seguimiento a los plazos establecidos en las acciones correctivas propuestas por el Gestor, para el Plan de Mejoramiento de la Calidad del 2024. Además, dar seguimiento a las acciones que se definan con base en los resultados de los estudios propuestos en la página 17 del documento, para asegurarse que realmente están resolviendo la causa a raíz de los problemas.
- 4). Instruir al Gestor para que presente en nombre del Consejo Técnico de Aviación Civil, el Plan de Mejoramiento de la Calidad 2024, durante el desarrollo de la Audiencia Informativa Anual, para la aprobación por parte de la ARESEP.
- 5). Notificarlo al Gestor Interesado.

V.-ASUNTOS DE LA DIRECCION GENERAL

A.-UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0352-2024, del 26 de febrero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DFA-RF-OF-0134-2024 del 26 de febrero del 2024, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de Recursos Financieros, en el que remite el documento de liquidación al IV trimestre de 2023, referente al convenio de servicios de salvamento, control y extinción de incendios en los Aeropuertos Internacionales ubicados dentro del Territorio Nacional Costarricense-CETAC.

El señor Fadrique Rosales solicita que se le confirme si el rubro de capacitaciones por un monto de 16.4 millones, corresponde únicamente al último trimestre del año pasado o si es en general de todo el año, y también consulta si los funcionarios que están involucrados en las capacitaciones son de todo el Cuerpo de Bomberos o si son única y exclusivamente los que nos dan el apoyo en los aeropuertos.

El señor Luis Miranda indica que los montos que se indican en el informe corresponden al último trimestre únicamente, se ha ido diluyendo a lo largo de los demás trimestres del año pasado y las capacitaciones

ACTA No. 18-2024

corresponde únicamente a los bomberos que están designados para trabajar en los aeropuertos, ellos tienen todo un sistema de capacitación, no es cualquier bombero que sea voluntario que llegue a trabajar a un aeropuerto, requiere una capacitación diferente y esa capacitación concreta va dirigida a ese personal.

El señor Fernando Naranjo agrega que ha habido una rotación alta en los bomberos y con el tema de la pensión también se espera que haya algunas salidas. Ellos han emitido una solicitud de aumentar el presupuesto de capacitación, porque cuando un bombero se contrata de la parte estructural aeronáutica hay que darle un curso inicial y también tiene que recibir la recurrencia de acuerdo con la normativa de aviación. No todos están con la recurrencia del día, entonces han presentado un plan para ponerlos en dos años al día a todos, para que vayan rotando de año por medio y eso conlleva un aumento de costos que va a ser presentado en los próximos días.

El señor Fadrique Rosales indica que desconoce si en el Cuerpo de Bomberos existe algún tipo de cláusula que pida una cantidad mínima de tiempo, donde ellos tengan que permanecer en el puesto para recuperar esa inversión en el recurso humano. Consulta si existe esa figura para aplicarla y tratar de mitigar el efecto de la rotación de personal en el gasto para entrenamientos.

El señor Fernando Naranjo señala que le realizarán la consulta al Cuerpo de Bomberos si ellos lo tienen dentro de su reglamento, en la DGAC se tiene estipulado por tiempo, dependiendo del monto de inversión.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0352-2024, de la Dirección General y DGAC-DFA-RF-OF-0134-2024, de la Unidad de Recursos Financieros:

- 1). Aprobar la liquidación del IV trimestre de 2023 por un monto total de ₡ 293 758 721.00 (DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES MILLONES, SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS VEINTIUN COLONES EXACTOS) según los gastos presentados en el oficio CBCR-003470-2024-DAB-00078, del martes 30 de enero del 2024, correspondiente a la liquidación del IV trimestre del 2023.
- 2). Autorizar la firma para la transferencia de fondos al Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica al director general señor Fernando Naranjo Elizondo, al subdirector señor Luis Miranda Muñoz y al señor Ronald Romero Méndez, jefe de Recursos Financieros, correspondiente a la liquidación del IV trimestre de 2023.

B.-UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0342-2024, del 23 de febrero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0202-2024, del 23 de febrero del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud del señor Ernesto Gutiérrez Sandí, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, para la suspensión de las rutas San José-Bogotá-San José (SJO-BOG-

ACTA No. 18-2024

SJO), efectiva a partir del 31 de marzo de 2024 al 31 de marzo de 2025, y San José-Lima-San José (SJO-LIM-SJO), efectiva a partir del 1° de abril de 2024 al 1° de abril de 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0342-2024, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0202-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 053-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 053-2024 que resuelve:

1). De conformidad con los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, y oficio número DGAC-DSO-TA-OF-046-2024 del 12 de febrero de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandí, la suspensión temporal de las rutas:

- San José-Bogotá-San José (SJO-BOG-SJO), efectiva a partir del 31 de marzo de 2024 al 31 de marzo de 2025.
- San José-Lima-San José (SJO-LIM-SJO), efectiva a partir de 1° de abril de 2024 al 1° de abril de 2025.

2). Notifíquese al señor Ernesto Gutiérrez Sandí, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos ernesto.gutierrez@volaris.com, jorge.castillo@volaris.com y jensie.bolaños@volaris.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0353-2024, del 26 de febrero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Subdirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0209-2024, del 23 de febrero del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal, y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el cual adjuntan informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0380-2024-E del 22 de febrero de 2024, suscrito por el señor Pedro Enrique Oller Taylor, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), cédula de persona jurídica número 3-012-847403, mediante el cual, solicitó la corrección de error material contenido en la resolución número 037-2024 de las 17 horas con siete minutos del ocho de febrero de 2024, para que se adicione en la autorización la prórroga en la modalidad de pasajeros.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0353-2024, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0209-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 054-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 054-2024 que resuelve:

1). De conformidad con el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública, corregir el error material contenido en la resolución número 037-2024 de las 17 horas con siete minutos del ocho de febrero de 2024, aprobada mediante artículo décimo segundo de la sesión ordinaria número 10-2024 del 8 de febrero de 2024, debiendo leerse de forma correcta:

ACTA No. 18-2024

“1) De conformidad con los artículos 153 de la Ley General de Aviación Civil, así como, con lo recomendado en el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-118-2024 del 19 de enero de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), cédula de persona jurídica número 3- 012-847403, la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros en la ruta Panamá (BLB)-Costa Rica (SJO)-Panamá (BLB)., a partir de su aprobación en ambas rutas y hasta el 31 de mayo de 2024 sin detrimento de que el plazo concedido pueda ser adelantado.

“2) Autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea S.A., la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de carga, en las rutas:

Panamá (PTY)-Costa Rica (SJO)-Panamá (PTY) Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY) y Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o Guatemala (GUA) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY), en los puntos de conexión de El Salvador (SAL) y México (MEX), a partir de su aprobación y hasta el 31 de mayo de 2024, sin detrimento de que el plazo concedido pueda ser adelantado.

2). Mantener los demás términos y condiciones de forma incólume.

Notificar al señor al señor Pedro Enrique Oller Taylor, apoderado generalísimo de la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima, por medio de la dirección de correo electrónico: resquivel@ollerabogados.com y jprado@ollerabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta y Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0356-2024, del 26 de febrero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0216-2024, del 26 de febrero del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal, y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remite el informe y proyecto de resolución que conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0129-2024 del 22 de enero de 2024, mediante el cual, el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696606, interpuso recurso de reconsideración en contra del artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 005-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0356-2024, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0216-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.04, a la cual se le asigna el número 055-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.055-2024 que resuelve:

ACTA No. 18-2024

- 1) Acoger el recurso de reconsideración de reconsideración interpuesto por el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696606, en contra del artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 005-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024, misma que le autorizó la renovación de su certificado de explotación, para brindar los servicios especializados de aeródromo en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, según el siguiente detalle: Servicios de Apoyo a la aeronave en rampa (subparte C); Servicios al pasajero y equipaje (subparte E); Servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F). Para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas.
- 2) Modificar la resolución número 05-2024 de las diecisiete del 8 de enero de 2024, únicamente, en cuanto al plazo vigencia del certificado de explotación, para que este sea que la vigencia será por un plazo de 15 años, contados a partir del otorgamiento de dicho certificado; en todo lo demás manténgase incólume.
- 3) Notificar al señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, por medio del correo electrónico info@gaflightsupport.com.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0379-2024, del 29 de febrero del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0238-2024, del 29 de febrero del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, referente a la solicitud del segundo permiso provisional de operación de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3- 101-003019, representada por la señora Viviana Martín Salazar, en calidad de apoderada generalísima, para brindar el servicio de Taller de Mantenimiento MRAC-145 en las modalidades de: Clase A Aeronaves: Subclase A1 para base y en línea; Clase B Motores: Subclase B1; Clase C Componentes: Subclase C3, C5, y Clase D Servicios especializados: D2, D4, D5, D6, D7; según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0379-2024, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0238-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

- 1). Autorizar el segundo permiso provisional de operación a la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Viviana Martín Salazar, en calidad de apoderada generalísima, efectivo a partir del 11 de abril de 2024 y por un plazo de tres meses, con el fin de que puedan continuar brindando los servicios de Taller de Mantenimiento MRAC-145 en las modalidades de: Clase A Aeronaves: Subclase A1 para base y en línea; Clase B Motores: Subclase B1; Clase C Componentes: Subclase C3, C5, y Clase D Servicios especializados: D2, D4, D5, D6, D7, en tanto se completan el trámite a la renovación de su certificado de explotación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para prestar los servicios indicados, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.



2). Notifíquese el presente acuerdo a las señoras Viviana Martin Salazar y Marianela Rodríguez Parra, apoderadas de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, por medio de la dirección de correo electrónico viviana.martin@avianca.com y marianela.parra@avianca.com. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica.

VI.-ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

El señor Luis Amador le concede la palabra al señor Fernando Naranjo para que se refiera en relación con la reparación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. El señor Naranjo indica que esta semana se iniciaron los trabajos de reparación de pista, este mes se instala la planta de asfalto y se iniciaron los canales pluviales del lado norte el sector oeste, para para avanzar con esto y el cierre de pista, están previendo iniciarlo el 2 de abril, hay un NOTAM publicado que inicia el 30 de marzo, pero como es domingo todavía de Semana Santa, van a moverle un par de días para no afectar las operaciones de Semana Santa e iniciar justamente la semana que sigue.

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

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

El señor Fernando Naranjo indica que participó en una reunión con COOPESA y el Viceministro de Hacienda, respecto al requerimiento de fondos para el traslado de COOPESA, COOPESA se había reunido con el Ministro de Hacienda y esta segunda reunión fue para explicar en mayor detalle cuáles son los requerimientos de flujo de efectivo ante un eventual traslado de sus instalaciones, en los próximos días cuando ya tenga por escrito la respuesta que le dieron hoy verbal, es que si se logra llegar por debajo del 60% de la deuda pública el próximo año o este, como está la previsión de Hacienda para el siguiente año, la DGAC estaría exenta del gasto de capital de la regla fiscal y eso daría los recursos para poder trasladar a COOPESA, en palabras del viceministro, el otro año podrían dotar de 4000.000.000 de colones que son aproximadamente 7.500.000 de dólares, con lo cual se podría empezar con el conector Juliet para terminarlo, el acceso allá, la calle vehicular que hay 3 propuestas que las van a traer al Consejo Técnico y algunas obras conexas para dar inicio a esa construcción.

Adicionalmente, indica que según el viceministro, en el próximo año se podría dotar en el 2026 de los 45.000.000 de dólares restantes que se requiere para el traslado de COOPESA, ya se pusieron de acuerdo entre el proyecto que estuvo aprobado, es un monto de 52.000.000 de dólares aproximadamente que conlleva el requerimiento de traslado, el requerimiento del Plan Maestro lo establece para que esté movido en el 2029, lo que quiere decir que en el 2026 y 2027, debería darse la reubicación de COOPESA. Sin embargo, ante un eventual cambio de gobierno, lo que se quiere es tratar de anticipar al 2025 y al 2026 ese traslado, eso conllevará decisiones por parte del CETAC respecto a los recursos económicos, el diseño de la calle vehicular o paso de nivel o paso a nivel que se diseñe, para no interrumpir la carretera y algunas otras obras que están ahí para poder dar una eventual orden de inicio.

Prosigue indicando que, los dos caminos de financiamiento o de contratación sería o que lo haga la DGAC a través de licitación, pero hay que inscribir el proyecto en MIDEPLAN o bien, la otra es que el gestor aeroportuario ejecute la obra, pero lleva un CEMAC del 17%, entonces van a hacer una reunión también con el gestor para negociar si ese porcentaje, siendo un proyecto que es de interés del gestor, del país y de traslado, se

ACTA No. 18-2024

podría disminuir a un porcentaje menor para que sea ejecutado a través de AERIS por orden de cambio y no se tenga que hacer toda la contratación desde la DGAC.

El señor Luis Amador indica se toma nota de lo manifestado y señala que sería bueno que ese compromiso que manifiesta el viceministro de Ministerio de Hacienda, lo dé por escrito, y que se continúe con lo que ha planteado.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo manifestado por el señor Fernando Naranjo Elizondo y Luis Amador Jiménez

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

Se conoce el oficio DFOE-SEM-0413 (02655), del 06 de marzo del 2024, suscrito por el señor Carlos Morales Castro, gerente de área de la Contraloría General de la República, mediante el cual solicita información como resultado de la verificación de avance realizada para el cumplimiento del punto b) de la disposición 4.9 del informe DFOE-CIU-IAD-00001-2023, en relación con el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en un plazo de 10 días hábiles.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Instruir a la gerente de proyecto para que, en plazo, en tiempo y en forma facilite la información y la respuesta que se debe presentar ante la Contraloría General de la República.
ACUERDO FIRME

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

Se conoce el oficio DFOE-SEM-0425 (02710), del 06 de marzo del 2024, suscrito por la señora Shirley Pereira Zamora, fiscalizadora de la Contraloría General de la República, mediante el cual solicita información sobre la atención del punto a) de la disposición 4.9 del informe DFOE-CIU-IAD-00001-2023, en relación con el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en un plazo de 5 días hábiles.

El señor Luis Amador indica que esto corresponde trasladarlo al Órgano Fiscalizador.

La señorita Sofía Hidalgo indica que con respecto a este punto la Contraloría General de la República está pidiendo una aclaración sobre cual informe fue el que se aprobó por el CETAC, el Plan continuidad de negocio o el Plan de recuperación de Desastre. El gestor aeroportuario mediante el oficio GO-DE-24-245, del 7 de marzo del 2024 aclara que en el programa que ellos entregaron eran los dos informes lo que estaban entregando, sin embargo, por error en el título del informe pusieron un solo plan que fue el de continuidad de negocio. Entonces, básicamente la Contraloría lo que le está pidiendo al Consejo es que aclare cuál de los dos planes se aprobó, por lo tanto, se debe informar que por error en el acuerdo y en el informe del gestor, no se indicaron los dos planes, Plan de Continuidad y Recuperación de desastre, sin embargo, ambos fueron aprobados.

El señor Luis Amador señala que se estaría procediendo tal y como lo indica Sofía Hidalgo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aclarar a la Contraloría General de la República lo siguiente:

- Por un error en la transcripción del artículo tercero de la sesión ordinaria 14-2024, del 22 de febrero del 2024, se hizo referencia únicamente al Plan de Recuperación de Desastre del Aeropuerto Juan Santamaría.

ACTA No. 18-2024

- El Gestor Interesado mediante el oficio GO-DE-24-245, del 7 de marzo del 2024, aclara que en el documento enviado por medio del oficio GO-DE-24-144, se hace referencia al “Plan de Continuidad de Negocio y Recuperación de Desastres (PCN-RD), y su objetivo así lo detalla.
- Se solicita que el artículo tercero de la sesión ordinaria 14-2024 del 22 de febrero del 2024 y comunicado mediante el acuerdo CETAC-AC-2024-0375, se lea correctamente de la siguiente manera:
 - ❖ Dar por recibido el informe relacionado con el Plan de Continuidad de Negocio y el Plan de recuperación de desastre del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
 - ❖ Remitir a la Contraloría General de la República el Plan de Continuidad de Negocio y el Plan de recuperación de desastre del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como avance al cumplimiento de los hallazgos del informe DFOE-CIU-IAD-00001-2023. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

El señor Luis Amador indica que se requiere remitir un oficio a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP), Ministerio de Hacienda con la solicitud de excepción para efectuar valoración salarial, restitución de la capacidad de compra o poder adquisitivo del Departamento de Navegación Aérea (DSNA) de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- Autorizar al señor Luis Amador para que firme el oficio realizando la consulta ante la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP).

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

El señor Luis Amador indica que, con base en el cuadro de atestados de los expedientes remitido al Despacho del Ministro el día 5/3/2024 por la señora Sandra López, de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, existe la necesidad de que el personal esté debidamente clasificado según las funciones que requiere la DGAC para la eficacia, eficiencia y continuidad en el servicio que brinda en contribución al interés público. En cuanto a los nombramientos, en caso de que el funcionario no cumpla con todos los requisitos para ostentar el puesto en propiedad el nombramiento se realice por inopia, considerando que no se cuenta con oferentes para los puestos debido a su especialidad y la falta de personal, y que actualmente está afectando el cumplimiento de los servicios que presta la institución y se corre el riesgo de ausencia del personal calificado, en detrimento de los usuarios y afectación del país en cuanto a los servicios aéreos que se ofrecen.

Según criterio técnico suministrado por SITECNA, realizó la consulta al MIDEPLAN en donde señala: “De conformidad con las disposiciones contenidas en los artículos 6, 7 y 9 de la Ley Marco de Empleo Público, así como los numerales 1 al 3 de su Reglamento, son las áreas técnicas y unidades de recursos humanos de cada institución las que de acuerdo a sus competencias deben resolver escenarios (...) es un asunto que deber resolver la administración activa con la colaboración, de igual manera de la asesoría jurídica o departamento legal respectivo(...) la administración consultante cuenta con los criterios técnicos necesarios de sus respectivas

ACTA No. 18-2024

instancias para encontrar por sus propios medios y bajo su responsabilidad una solución justa y acorde con el ordenamiento jurídico sobre el caso particular”.

Por lo antes indicado y por la necesidad institucional, somete a aprobación del Consejo:

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Instruir a la Unidad de Recursos Humanos y a la Asesoría Legal de la DGAC realizar el análisis y estudio correspondiente para el nombramiento de los siguientes funcionarios en propiedad en la clase ATM C.

Clarissa Rojas Ramírez	380229
Nelson Castro Sibaja	29794

Nombramiento de los siguientes funcionarios en propiedad en la clase ATM B.

Evelyn Güell Arrieta	380219
Gustavo Arias Porras	380228
Adriel Chinchilla Barboza	380223

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

El señor Luis Amador indica que, con base en el cuadro de atestados de los expedientes remitido al Despacho del Ministro el día 5/3/2024 por la señora Sandra López, de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, existe la necesidad de que el personal esté debidamente clasificado según las funciones que requiere la DGAC para la eficacia, eficiencia y continuidad en el servicio que brinda en contribución al interés público. En cuanto a los nombramientos, en caso de que el funcionario no cumpla con todos los requisitos para ostentar el puesto en propiedad el nombramiento se realice por inopia, considerando que no se cuenta con oferentes para los puestos debido a su especialidad y la falta de personal, y que actualmente está afectando el cumplimiento de los servicios que presta la institución y se corre el riesgo de ausencia del personal calificado, en detrimento de los usuarios y afectación del país en cuanto a los servicios aéreos que se ofrecen.

Según criterio técnico suministrado por SITECNA, realizó la consulta al MIDEPLAN en donde señala: “De conformidad con las disposiciones contenidas en los artículos 6, 7 y 9 de la Ley Marco de Empleo Público, así como los numerales 1 al 3 de su Reglamento, son las áreas técnicas y unidades de recursos humanos de cada institución las que de acuerdo a sus competencias deben resolver escenarios (...) es un asunto que deber resolver la administración activa con la colaboración, de igual manera de la asesoría jurídica o departamento legal respectivo(...) la administración consultante cuenta con los criterios técnicos necesarios de sus respectivas instancias para encontrar por sus propios medios y bajo su responsabilidad una solución justa y acorde con el ordenamiento jurídico sobre el caso particular”.

Por lo antes indicado y por la necesidad institucional, somete a aprobación del Consejo:

ACTA No. 18-2024

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Instruir a la Unidad de Recursos Humanos y a la Asesoría Legal de la DGAC realizar el análisis y estudio correspondiente para el nombramiento de la siguiente funcionaria en la clase Gestor Factores Humanos, aplicando el Artículo 120 del Reglamento de Estatutos del Servicio Civil, dado que existe la necesidad institucional para la adecuada eficacia, eficiencia y seguridad de las operaciones.

Vivian Fallas Rojas	380240
---------------------	--------

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

El señor Luis Amador indica que, con base en el cuadro de atestados de los expedientes remitido al Despacho del Ministro el día 5/3/2024 por la señora Sandra López, de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, existe la necesidad de que el personal esté debidamente clasificado según las funciones que requiere la DGAC para la eficacia, eficiencia y continuidad en el servicio que brinda en contribución al interés público. En cuanto a los nombramientos, en caso de que el funcionario no cumpla con todos los requisitos para ostentar el puesto en propiedad el nombramiento se realice por inopia, considerando que no se cuenta con oferentes para los puestos debido a su especialidad y la falta de personal, y que actualmente está afectando el cumplimiento de los servicios que presta la institución y se corre el riesgo de ausencia del personal calificado, en detrimento de los usuarios y afectación del país en cuanto a los servicios aéreos que se ofrecen.

Según criterio técnico suministrado por SITECNA, realizó la consulta al MIDEPLAN en donde señala: “De conformidad con las disposiciones contenidas en los artículos 6, 7 y 9 de la Ley Marco de Empleo Público, así como los numerales 1 al 3 de su Reglamento, son las áreas técnicas y unidades de recursos humanos de cada institución las que de acuerdo a sus competencias deben resolver escenarios (...) es un asunto que deber resolver la administración activa con la colaboración, de igual manera de la asesoría jurídica o departamento legal respectivo(...) la administración consultante cuenta con los criterios técnicos necesarios de sus respectivas instancias para encontrar por sus propios medios y bajo su responsabilidad una solución justa y acorde con el ordenamiento jurídico sobre el caso particular”.

Por lo antes indicado y por la necesidad institucional, somete a aprobación del Consejo:

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Instruir a la Unidad de Recursos Humanos y a la Asesoría Legal de la DGAC realizar el análisis y estudio correspondiente para que se determine la retribución económica de los funcionarios, según el puesto real que desempeñan (ATM D). Dicha retribución deberá ser retroactiva.

Andrés Josué Rodríguez Rodríguez	380273
Carmen Hilda Channer Herron	380276
Cindy María Morales Martínez	380277
Esteban Chacón Murillo	29781
Hernán Alonso Rodríguez Quesada	380271
Jeffry Antonio Villalobos Monge	380272
Jimmy Gerardo Campos Murillo	380279
José Roberto Víquez Villalobos	380282
Marlon Rodríguez Leitón	380275
Camilo Vega Fernández	401557
Maureen Francela Herrera Rojas	380280

ACTA No. 18-2024

Sandra Murillo Vargas	380270
Felipe Arata Rodríguez	380281

VII.-ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO VIGÉSIMO

El señor Marcos Castillo indica que están trabajando en los proyectos de combustibles alternativos para aviación, proyecto SAAF a junto con la OACI. La próxima semana va a estar en Bogotá en una presentación de ALTA, están coordinando una reunión con los colegas de Chile que ellos les van a prestar colaboración en temas de hojas de ruta y otro tipo de información. Adicionalmente, la otra semana en Bogotá van a tener una reunión con la Universidad Tecnológica de Washington, porque la UCR está muy metida también con el proyecto SAAF aquí en Costa Rica para un tema de Liberia, entonces la UCR va a tener una reunión con la Universidad Tecnológica de Washington y van a participar con ellos en Bogotá.

Prosigue indicando que tiene dos invitaciones que le llegaron, una en Atenas, Grecia y otra EN Moraine, una para finales de abril y otra para finales de mayo. Le consultó al señor Luis Amador si le podían ayudar con los viáticos a través de los fondos de COCESNA, el señor Amador le indicó que lo emocionara y que iba a analizar la posibilidad, si hay fondos suficientes para poder realizar esos dos viajes.

Además, señala que lamentablemente hay un buen equipo de trabajo en Aviación Civil, sin embargo, no hay fondos para que ellos puedan trasladarse a las actividades, menciona que él lo ha hecho a través de fondos propios y aplicando el artículo 225 de la Ley General de Aviación Civil, pero estos dos viajes son muy cerca uno del otro y si son viajes un poco largos, entonces por esto es por lo que solicita la ayuda del señor Amador para poder utilizar fondos a través de COCESNA.

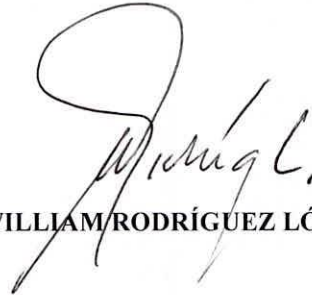
El señor Luis Amador indica que, para ambos, si hay fondos disponibles, emitiría la autorización para que los fondos de COCESNA lo pueda cubrir. El Consejo no tiene que tomar nota porque eso es una decisión unilateral que la toma como miembro representante de Costa Rica ante COCESNA.

SIN MÁS ASUNTOS QUE TRATAR SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON DOS MINUTOS.

ACTA No. 18-2024



LUIS AMADOR JIMÉNEZ



WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ



MAURICIO CAMPOS CARRIÓN



JOSÉ ADRIQUE ROSALES SALAS



NIDIA CORDERO PADILLA



MARCOS CASTILLO MASÍS

ACTA No. 18-2024

Anexo N° 1

**AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No.18 -2024**

Fecha: 7 de marzo del 2024
Hora: 5:00 p.m.
Modalidad Virtual

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA.

1.- aprobación de la agenda No. 18-2024.

II. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- aprobación del acta de la sesión No. 16-2024.

III.- CORRESPONDENCIA

1.- Oficio del 05 de marzo del 2024, remitido por el señor Juan Carlos Barquero Madrigal de SITECNA, mediante el cual solicita que se gestione ante la Unidad Institucional de Recursos Humanos los nombramientos del personal de Servicios de Navegación Aérea para contar con el personal debidamente clasificado con las funciones que desempeñan.

IV. ÓRGANO FISCALIZADOR.

1.- Informe relacionado con la posible afectación que la ampliación del Food Court pueda tener en otros subcontratistas comerciales que ofrecen el servicio de alimentos y bebidas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

2.- Informe relacionado con la solicitud de reforzamiento temporal de la Policía de Tránsito para atender situación de congestamiento en los alrededores del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

3.- Informe relacionado con la presentación del cierre del Plan de Mejoramiento de la Calidad 2023 y propuesta del Plan de Mejoramiento de la Calidad para el 2024 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

V. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

A. UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS.

A1.- Informe relacionado con la liquidación del IV Trimestre del 2023 del Convenio de servicios de salvamento,

ACTA No. 18-2024

control y extinción de incendios ubicados dentro del territorio nacional costarricense Convenio Cuerpo de Bomberos – CETAC.

B. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

B1. Informe relacionado con la suspensión de las rutas San José-Bogotá-San José (SJO-BOG-SJO), efectiva a partir del 31 de marzo de 2024 al 31 de marzo de 2025, y San José-Lima-San José (SJO-LIM-SJO), efectiva a partir del 1° de abril de 2024 al 1° de abril de 2025., operada por la compañía Vuela Aviación sociedad anónima.

B2. Informe relacionado con la corrección del error del material del contenido en la resolución número 037-2024, mediante la cual se le otorgó a la compañía La Nueva Aerolínea S.A (LNA), la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de carga.

B3. Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía Ga Flight Support S.A, en contra del artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024, mediante el cual, aprobó la resolución número 005-2024.

B4. Informe relacionado con el segundo permiso provisional referente a la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima.

VI. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ACTA No. 18-2024

Anexo N° 2

No.053-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con cuarenta y nueve minutos del siete de marzo de dos mil veinticuatro.

Se conoce la solicitud del señor Ernesto Gutiérrez Sandí, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, para la suspensión de las rutas San José-Bogotá-San José (SJO-BOG-SJO), efectiva a partir del 31 de marzo de 2024 al 31 de marzo de 2025, y San José-Lima-San José (SJO-LIM-SJO), efectiva a partir del 1° de abril de 2024 al 1° de abril de 2025.

Resultandos

Primero: Que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 222-2021 del 20 de diciembre de 2021, con una vigencia hasta el 20 de diciembre de 2036, el cual le permite operar vuelos regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo en las siguientes rutas:

1. San José, Costa Rica – Cancún y viceversa.
2. San José, Costa Rica – Ciudad de México y viceversa.
3. San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa.
4. San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Nueva York, Estados Unidos y viceversa.
5. San José, Costa Rica –San Salvador, El Salvador y/o - Loudoun, Virginia, Estados Unidos viceversa.
6. San José, Costa Rica–Guatemala y/o – México y viceversa.
7. San José, Costa Rica–San Salvador, El Salvador y/o - Ciudad de Guatemala y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa.
8. San José, Costa Rica- Bogotá, Colombia y viceversa.
9. San José, Costa Rica-Medellín, Colombia y viceversa.
10. San José, Costa Rica-Lima, Perú-San José, Costa Rica.
11. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York.
12. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami.
13. San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles
14. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland.
15. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco.
16. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago.
17. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas.
18. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix.
19. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando.
20. San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o Miami.
21. San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York.

Segundo: Que mediante escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números VU-0181-2024 y VU-0182-2204 del 29 de enero de 2024, el señor Ernesto Gutiérrez Sandí, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la suspensión de

ACTA No. 18-2024

las rutas San José-Bogotá-San José (SJO-BOG-SJO), efectiva a partir del 31 de marzo, 2024 al 31 marzo de 2025, y San José-Lima-San José (SJO-LIM-SJO), efectiva a partir del 1° de abril de 2024 al 1° de abril de 2025.

Tercero: Que mediante constancia de no saldo número 104-2204 del 9 de febrero de 2024 la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, se encuentra al día con sus obligaciones.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-034-2023 del 12 de febrero de 2024 (recibido en la Asesoría Jurídica el 20 de febrero de 2024), la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

“1. Autorizar la suspensión temporal solicitada por la compañía Vuela Aviación S. A., de las rutas San José-Bogotá-San José del 31 de marzo, 2024 al 31 marzo, 2025, en la ruta San José-Lima-San José, del 01 de abril, 2024 al 01 de abril, 2025”.

Quinto: Que, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 23 de febrero de 2024, se constató que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997 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).

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto versa sobre los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números VU-0181-2024 y VU-0182-2204 del 29 de enero de 2024, mediante los cuales, el señor Ernesto Gutiérrez Sandí, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la suspensión de las rutas San José-Bogotá-San José (SJO-BOG-SJO), efectiva a partir del 31 de marzo de 2024 al 31 de marzo de 2025, y San José-Lima-San José (SJO-LIM-SJO), efectiva a partir del 1° de abril de 2024 al 1° de abril de 2025.

El fundamento legal para la suspensión de vuelos lo establece los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, con el objetivo de formalizar la solicitud ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), los cuales literalmente señalan:

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

ACTA No. 18-2024



de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada (...)”.

Artículo 173.- Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil”.

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-034-2023 del 12 de febrero de 2024 (recibido en la Asesoría Jurídica el 20 de febrero de 2024), la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó autorizar la suspensión temporal solicitada por la compañía Vuela Aviación S. A., de las rutas San José-Bogotá-San José del 31 de marzo de 2024 al 31 marzo de 2025, en la ruta San José-Lima-San José, efectiva a partir del 1° de abril de 2024 al 1° de abril de 2025.

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 104-2204 del 9 de febrero de 2024 la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, se encuentra al día con sus obligaciones; asimismo en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 23 de febrero de 2024, se constató que dicha compañía, 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).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil

Resuelve:

1) De conformidad con los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, y oficio número DGAC-DSO-TA-OF-046-2024 del 12 de febrero de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandí, la suspensión temporal de las rutas:

- San José-Bogotá-San José (SJO-BOG-SJO), efectiva a partir del 31 de marzo de 2024 al 31 de marzo de 2025.
- San José-Lima-San José (SJO-LIM-SJO), efectiva a partir de 1° de abril de 2024 al 1° de abril de 2025.

2) Notifíquese al señor Ernesto Gutiérrez Sandí, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos ernesto.gutierrez@volaris.com, jorge.castillo@volaris.com y jensie.bolaños@volaris.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Mauricio Batalla Otárola
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 18-2024

Anexo N° 3

No.054-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con cincuenta minutos del siete de marzo de dos mil veinticuatro.

Se conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0380-2024-E del 22 de febrero de 2024, suscrito por el señor Pedro Enrique Oller Taylor, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), cédula de persona jurídica número 3-012-847403, mediante el cual, solicitó la corrección de error material contenido en la resolución número 037-2024 de las 17 horas con siete minutos del ocho de febrero de 2024, para que se adicione en la autorización la prórroga en la modalidad de pasajeros.

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 103-2023 del 27 de julio de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), el certificado de explotación, bajo los siguientes términos:

“Servicios a brindar: servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo; y servicios de transporte exclusivo de carga, en la modalidad de vuelos regulares y no regulares.

*Rutas: Servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo:
Panamá Pacífico (BLB) – San José (SJO) y viceversa.*

Rutas: Transporte exclusivo de carga

Panamá (PTY) – San José (SJO) y viceversa.

Panamá (PTY) y/o San José (SJO) y/o México (MEX) y/o El Salvador y/o Panamá (PTY).

Panamá (PTY) y/o San José (SJO) y/o México (MEX) y/o Guatemala (GUA) y/o Panamá (PTY).

Nota: Con flexibilidad operativa para omitir cualquier punto de la ruta, siempre y cuando inicie y termine en el país de origen.

Derechos de tráfico: de tercera, cuarta y quinta libertades del aire”.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-018-2024 del 19 de enero de 2024, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

“Por lo anteriormente expuesto, previo análisis de la justificación y plazos para iniciar operaciones, la Unidad de Transporte Aéreo resuelve:

1. Autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea S.A., la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros en la ruta Panamá (BLB)-Costa Rica (SJO)-Panamá (BLB), a partir de su aprobación en ambas rutas por un plazo de seis meses.

ACTA No. 18-2024

2. Autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea S.A., la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de carga, en las rutas:

*Panamá (PTY)-Costa Rica (SJO)-Panamá (PTY)
Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY) y Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o Guatemala (GUA) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY), en los puntos de conexión de El Salvador (SAL) y México (MEX), a partir de su aprobación en ambas rutas por un plazo de seis meses.*

3. Archivar la nota con registro de Ventanilla Única VU-3503-2023 de las cuál la compañía La Nueva Aerolínea S.A. aclara y desiste mediante nota de ventanilla única VU-3828-2023.

4. Recordar a la aerolínea que, para el inicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes”.

Tercero: Que mediante artículo décimo segundo de la sesión ordinaria número 10-2024 del 8 de febrero de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 037-2024 de las 17 horas con siete minutos del ocho de febrero de 2024, la cual resolvió:

“1) De conformidad con los artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil, así como, con lo recomendado en el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-118-2024 del 19 de enero de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), cédula de persona jurídica número 3-012-847403, la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de carga, en las rutas: Panamá (PTY)-Costa Rica (SJO)-Panamá (PTY) Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY) y Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o Guatemala (GUA) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY), en los puntos de conexión de El Salvador (SAL) y México (MEX), efectivo a partir de su aprobación en ambas rutas y hasta el 31 de mayo de 2024; sin detrimento de que el plazo concedido pueda ser adelantado.

2) Para el inicio de las operaciones, la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), deberá presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes.”

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla número 0380-2024 del 22 de febrero de 2024, el señor Pedro Enrique Oller Taylor, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la corrección del error material contenido en la resolución número 037-2024 citada, para que se adicione en la autorización la prórroga en la modalidad de pasajeros.

I. Sobre los hechos

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

ACTA No. 18-2024

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la corrección del error material contenido en el artículo décimo segundo de la sesión ordinaria número 10-2024 del 8 de febrero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 037-2024 de las 17 horas con siete minutos del ocho de febrero de 2024, la cual autorizó a la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de carga en las rutas: Panamá (PTY)-Costa Rica (SJO)-Panamá (PTY) Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY) y Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o Guatemala (GUA) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY), en los puntos de conexión de El Salvador (SAL) y México (MEX), efectivo a partir de su aprobación en ambas rutas y hasta el 31 de mayo de 2024; sin detrimento de que el plazo concedido pueda ser adelantado.

No obstante, por un error material, en la resolución número 037-2024 de las 17 horas con siete minutos del ocho de febrero de 2024, se omitió incluir la autorización de la prórroga a los vuelos de modalidad de pasajeros: ruta: *BLB – SJO y viceversa (7 frecuencias semanales)*, tal y como lo había recomendado la Unidad de Transporte Aéreo en su oficio número DGAC-DSO-TA-INF-018-2024 del 19 de enero de 2024.

Al respecto, debemos indicar que el ordenamiento jurídico permite al emisor de un acto administrativo o jurisdiccional, la corrección- en cualquier tiempo- de los errores puramente materiales que contengan sus resoluciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública; el cual señala literalmente lo siguiente.

“Artículo 157. —En cualquier tiempo podrá la Administración rectificar los errores materiales o de hecho y los aritméticos”.

Por lo anterior, lo procedente es la corrección de la resolución número 037-2024 citada, aprobada mediante artículo décimo segundo de la sesión ordinaria número 10-2024 del 8 de febrero de 2024, en la cual, por error material, se omitió incluir la autorización de la prórroga a los vuelos de modalidad de pasajeros: ruta: *BLB – SJO y viceversa (7 frecuencias semanales)*, debiendo leerse de forma correcta:

“1) De conformidad con los artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil, así como, con lo recomendado en el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-118-2024 del 19 de enero de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), cédula de persona jurídica número 3-012-847403, la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros en la ruta Panamá (BLB)-Costa Rica (SJO)-Panamá (BLB)., a partir de su aprobación en ambas rutas por un plazo de seis meses.

2) Autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea S.A., la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de carga, en las rutas:

*Panamá (PTY)-Costa Rica (SJO)-Panamá (PTY)
Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY) y Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o Guatemala (GUA) y/o El*



Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY), en los puntos de conexión de El Salvador (SAL) y México (MEX), a partir de su aprobación en ambas rutas por un plazo de seis meses”.

Manteniendo el resto de texto incólume.

Por tanto,

**El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:**

1. De conformidad con el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública, corregir el error material contenido en la resolución número 037-2024 de las 17 horas con siete minutos del ocho de febrero de 2024, aprobada mediante artículo décimo segundo de la sesión ordinaria número 10-2024 del 8 de febrero de 2024, debiendo leerse de forma correcta:

“1) De conformidad con los artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil, así como, con lo recomendado en el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-118-2024 del 19 de enero de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima (LNA), cédula de persona jurídica número 3-012-847403, la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros en la ruta Panamá (BLB)-Costa Rica (SJO)-Panamá (BLB)., a partir de su aprobación en ambas rutas y hasta el 31 de mayo de 2024 sin detrimento de que el plazo concedido pueda ser adelantado.

2) Autorizar a la compañía La Nueva Aerolínea S.A., la prórroga del inicio de operaciones en los servicios internacionales regulares de carga, en las rutas:

Panamá (PTY)-Costa Rica (SJO)-Panamá (PTY)

Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY) y Panamá (PTY) y/o Costa Rica (SJO) y/o México (MEX) y/o Guatemala (GUA) y/o El Salvador (SAL) y/o Panamá (PTY), en los puntos de conexión de El Salvador (SAL) y México (MEX), a partir de su aprobación y hasta el 31 de mayo de 2024, sin detrimento de que el plazo concedido pueda ser adelantado

2. Mantener los demás términos y condiciones de forma incólume.

Notificar al señor al señor Pedro Enrique Oller Taylor, apoderado generalísimo de la compañía La Nueva Aerolínea sociedad anónima, por medio de la dirección de correo electrónico: resquivel@ollerabogados.com y jprado@ollerabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta y Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica.

Mauricio Batalla Otárola
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 18-2024

Anexo N° 4

No.055-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con cincuenta minutos del siete de marzo de dos mil veinticuatro.

Se conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0129-2024 del 22 de enero de 2024, mediante el cual, el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696606, interpuso recurso de reconsideración en contra del artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 005-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024.

Resultandos

Primero: Que mediante artículo vigésimo de la sesión extraordinaria número 01-2024 del 8 de enero de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó aprobar la resolución número 05-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024, mediante la cual, autorizó a la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696606, la renovación de su certificado de explotación, para brindar los servicios especializados de aeródromo en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, según el siguiente detalle: Servicios de Apoyo a la aeronave en rampa (subparte C); Servicios al pasajero y equipaje (subparte E); Servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F). Para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas. Dicho certificado fue otorgado con una vigencia de cinco años, contados a partir de su expedición.

Segundo: Que mediante acta de notificación número 005-2024 del 11 de enero de 2024, la Secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil notificó a la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, el artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 005-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024.

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0129-2024 del 22 de enero de 2024, el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696606, interpuso recurso de reconsideración en contra del artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 005-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024.

I) Admisibilidad del recurso

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

En este sentido, el artículo 307 de la Ley General de Aviación Civil establece contra los actos administrativos de la Dirección General de Aviación Civil podrá pedirse, ante ella revisión o revocatoria, dentro de los cinco días posterior a su notificación.

ACTA No. 18-2024

Asimismo, el artículo 309 de la misma norma, señala que dentro de los quince días hábiles siguientes a la notificación de una resolución dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, la misma podrá ser recurrida mediante recurso de reconsideración.

En este sentido, el artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 005-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024, fue notificada a la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, mediante acta número 005-2024 del 11 de enero de 2024; por lo cual, mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla 0129-2024 del 22 de enero de 2024, el señor Peña Chacón, en su condición citada, interpuso recurso de reconsideración contra el acuerdo y resolución citados.

Por lo anterior, con fundamento en el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil, se considera admisible el recurso de reconsideración planteado por el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, por haber sido presentado dentro del plazo legal otorgado para dichos efectos, por lo que se procede a conocer el mismo.

II) Sobre el fondo del asunto.

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre el recurso de reconsideración interpuesto por el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, en contra del artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 005-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024, donde resolvió aprobar la renovación de su certificado de explotación, para brindar los servicios especializados de aeródromo en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, según el siguiente detalle: Servicios de Apoyo a la aeronave en rampa (subparte C); Servicios al pasajero y equipaje (subparte E); Servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F). Para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas. Dicho certificado fue otorgado con una vigencia de cinco años, contados a partir de su expedición.

En consecuencia, el señor Peña Chacón presentó recurso de reconsideración, basándose en los siguientes hechos:

“1) Que el Gestor no aporta prueba válida y suficiente, para dar razón a su solicitud, si se hubiera aprobado prueba, la Administración hubiera analizado el fondo de esa prueba, se realiza el análisis y la respectiva valoración de la prueba, para que al final se tomara la solicitud del Gestor y limitar el plazo de la renovación a cinco años, pero en este caso, no hay una razón válida o sustentada, para tomar o acoger la solicitud del Gestor y limitar el plazo.

2) Mi Representada tiene proyectos para desarrollar a corto y mediano plazo, limitar la renovación del Certificado de Explotación a cinco años, limitaría la ejecución de esos proyectos, ya que, desde el punto de vista financiero, de inversión, de posibles préstamos bancarios para el financiamiento de los proyectos, es mucho más seguro contar con un plazo máximo de quince años y no de cinco.

3) Con un plazo de cinco años, es muy difícil realizar análisis de mercado, estudios de viabilidad financiera, proyecciones financieras o desarrollar modelos de negocios, no hay

ACTA No. 18-2024

una garantía para poder realizar una inversión, por el plazo tan corto. Por el contrario, si el plazo es de quince años, es más viable desarrollar un modelo de negocios a largo plazo, para los Bancos o posibles inversionistas, es más mucho más viable y atractivo un proyecto, además genera seguridad jurídica y financiera, a pesar de los riesgos que existan.

4) Es importante que la Administración tome en cuenta, que ha sido “práctica común” renovar los Certificados de Explotación de empresas de servicio en tierra (ground handling, por su nombre en inglés), por el plazo máximo de quince años. La Administración puede comprobar lo anterior, solicitándole a la Unidad de Asesoría Jurídica, la información de las últimas renovaciones de Certificado de Explotación que se han sido aprobadas por quince años.

Por lo tanto, solicitamos un trato igualitario y en igualdad de condiciones, ya que de mantenerse el plazo máximo de cinco años, estaríamos perdiendo competitividad con respecto a las demás empresas y que prevalezca el principio de “igualdad”.

5) Dentro del proceso de renovación del Certificado de Explotación, solamente el Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, solicita limitar el plazo a cinco años, ya que ni el Concesionario del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, ni los Departamentos de Operaciones y Transporte Aéreo, de la Dirección General de Aviación Civil, solicitaron limitar el plazo a cinco años.

6) Ha quedado más que demostrado que mi Representada cumplió con el proceso de renovación del Certificado de Explotación, que no hay deudas pendientes con la Administración, con el Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ni con el Concesionario del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós.

7) No hay evidencia de que haya reportes de eventos, accidentes o incidentes, en los cuales mi Representada esté involucrada de forma directa o indirecta, por lo tanto no es un elemento a considerar, en el presente caso para limitar el plazo máximo del Certificado de Explotación”.

Por las razones expuestas, el recurrente solicita lo siguiente:

*“Por todo lo expuesto, muy respetuosamente solicito al Consejo Técnico de Aviación Civil, en nombre de mi Representada, acoger el presente **Recurso de Reconsideración** interpuesto contra la resolución número 005-2024, de las diecisiete horas del ocho de enero del año dos mil veinticuatro, aprobada por su Autoridad mediante el **ARTÍCULO VIGÉSIMO DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA 01-2024**, celebrada el 08 de enero del 2024.*

*En consecuencia solicito con el mismo respeto, que ese Consejo renueve el Certificado de Explotación de mi Representada, por el plazo máximo de **QUINCE AÑOS**, según el artículo 144 de la Ley General de Aviación Civil, toda vez que ha quedado de manifiesto que durante el proceso de renovación del Certificado de Explotación, hemos cumplido con la normas, procesos, procedimientos y Regulaciones, que rigen en este caso, asimismo, no se ha logrado demostrar con prueba eficaz, las razones por las cuales el Gestor del Aeropuerto*

ACTA No. 18-2024

Internacional Juan Santamaría, solicitó que el Certificado de Explotación se extendiera por cinco años solamente, reiteramos que no existe un fundamento, base legal, técnico u operativo por parte del Gestor, para emitir esa solicitud, si existiera algún impedimento legal u operativo, para que la renovación sea de quince años, los Departamentos de Transporte Aéreo y el de Operaciones, así lo hubieron manifestado”.

Criterio para resolver: En el caso bajo análisis, después de analizar la posición de la parte involucrada en este recurso, el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, se procede a resolver de la siguiente manera:

De conformidad con el Contrato de gestión interesada (CGI), se establecen las funciones de la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor del Contrato de gestión interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como un asesor técnico del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Este rol, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, lo desarrolla con base en la experiencia que fue demostrada en el proceso licitatorio, por lo que sus recomendaciones no son meras opiniones, sino que están basadas en su amplio conocimiento técnico en gestión de aeropuertos y surgen de la planificación de los programas comerciales y de desarrollo que año con año se someten a aprobación; asimismo, tal como indica el Contrato de gestión interesada, en todo momento, este debe procurar la maximización de los ingresos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, veamos:

“4.9.2 Recomendaciones del Gestor. El Gestor, en su calidad de asesor permanente del CETAC, tiene el derecho y la obligación de hacer recomendaciones al CETAC, tanto de carácter general como específico, con el propósito de fijar los mecanismos, principios y cambios necesarios para maximizar la rentabilidad del AIJS y mejorar la calidad y la seguridad de los servicios prestados.

(...)”.

También, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima se encuentra obligado a asesorar al Consejo Técnico de Aviación Civil, en cuanto al otorgamiento y existencia de permisos y certificados de explotación, también, es el encargado de asignar los espacios en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y es el autorizado para explotar las áreas conforme el Plan de distribución de áreas y el Plan comercial del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría que, año con año, se presenta para aprobación al Consejo Técnico de Aviación Civil.

En el presente caso, la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, gestor del Contrato de gestión interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ante los agravios presentados por el recurrente, mediante oficio número GO-OP-23-382 del 5 de mayo de 2023, emitió el informe técnico, el cual señala textualmente:

“... En efecto, la proliferación de certificados de explotación de habilitaciones de Servicios de Asistencia en Tierra (en adelante Ground Handlers o GH), ha generado diversas afectaciones operativas y a la calidad de los servicios que reciben las aerolíneas, lo que a su

ACTA No. 18-2024

vez se refleja en ineficiencias y afectaciones en el servicio al pasajero final, conforme lo exponaremos a continuación.

En función de lo anterior y en procura de ajustar los procesos de referencia a lo establecido por el CGI, resulta menester proceder con la implementación de procedimientos de concurso, tal como ya ha sido solicitado en múltiples ocasiones en el pasado conforme las oposiciones presentadas por el Gestor en los procesos particulares de certificación. Es necesario también que se implemente un marco normativo particular que contenga un régimen de control y sanciones al incumplimiento de estándares de eficiencia e indicadores de cumplimiento mínimos establecidos para estos operadores, de tal forma que las compañías certificadas asuman obligaciones de alcanzar ciertos niveles de calidad en la prestación de servicios, lo que permitirá discriminar a aquellas compañías que no dispongan de experticia y nivel de servicio adecuado, en tutela principalmente del buen servicio que se pretende garantizar al usuario.

A estos efectos, en el Anexo 1 se presenta el clausulado establecido en el CGI, que aplica en los procesos de emisión de certificados de explotación aquí mencionados. Conforme dichas disposiciones a juicio del Gestor es posible afirmar que la emisión de nuevos certificados en contravención a lo ahí señalado o en omisión de lo ahí establecido, resulta contrario y violatorio del CGI, y de los derechos y garantías que el mismo otorga al Gestor, pero sobre todo, en contravención a un clausulado que persigue el mejoramiento de la prestación de esos servicios, aunado a la búsqueda de maximizar las condiciones económicas del AIJS. En este orden, independiente de la desaplicación a los términos del CGI, el otorgamiento de certificados en esas condiciones podría padecer vicios de nulidad absoluta en su motivo, en razón de que se habrían estado autorizando con desconocimiento del órgano decisor, de las obligaciones que sobre el particular existen para la Administración conforme a los términos de un contrato administrativo que resulta vinculante con fuerza de ley entre las partes.

Durante la vigencia del CGI y hasta la fecha, el proceso de autorización de estos certificados se ha mantenido sin observancia de este clausulado, y luego de varios comunicados del Gestor se logró que la DGAC /CETAC requiriesen criterio al Gestor respecto de los otorgamientos; misma condición que se incorporó en el 2015 en el RAC-SEA; sin embargo en algunos casos el Gestor se entera de nuevos certificados por medio de operadores que se acercan con procesos ya iniciados en la autoridad. Merced a situaciones como las citadas, el Gestor se ha opuesto a la emisión de varios certificados y se han presentado múltiples oficios e incluso se aportó un estudio realizado por un tercero, advirtiendo sobre de la inconveniencia de la cantidad de operadores que existen en el AIJS (oficio GO-GE-17-308), respecto de los cuales, al momento sobre tales propuestas y oposiciones no se cuenta con criterio de la Administración y por el contrario se siguen otorgando certificados en clara violación a lo establecido contractualmente y sin considerar las necesidades de la instalación.

A. SITUACIÓN ACTUAL: CALIDAD DE LOS SERVICIOS Y SEGURIDAD OPERACIONAL:

Hoy día existen en el AIJS al menos 08 operadores de servicio en tierra dedicados principalmente a los Servicios de Apoyo a la Aeronave en Rampa (Subparte C), conforme el

ACTA No. 18-2024

RAC -SEA. Esta gran cantidad de operadores, genera diversas situaciones negativas en el Aeropuerto que considera el Gestor se pueden evitar y mejorar limitando el número de operadores y promoviendo regulación o el establecimiento de contratos que impongan la obligación de mantener indicadores de desempeño y de seguridad operacional mínimos que garanticen a su vez la calidad del servicio de estos en la terminal y la sostenibilidad financiera.

Afectación a la Calidad de los Servicios en la Terminal:

Existen grandes esfuerzos de parte de la Administración y en general del Gobierno de Costa Rica y el Gestor, por reducir los tiempos de procesamiento con el fin de mejorar la calidad de los servicios aeroportuarios percibidos por los pasajeros; no obstante, debido a la gran cantidad de operadores actualmente habilitados, se puede apreciar en la operación un bajo nivel de servicio al pasajero y un riesgo potencialmente peligroso en términos de seguridad operacional en el lado aéreo; dado que la competitividad por el mercado de aerolíneas se basa en una estrategia de precio, que como consecuencia necesaria, induce a costos operativos bajos, principalmente los asociados con personal (cantidad o remuneraciones) y baja inversión en equipos y mantenimiento de estos. Esta combinación de factores genera en los operadores de servicios en tierra, una tendencia a alta rotación de personal; atención combinada de operaciones varias con menos personal del efectivamente requerido para atenderlas adecuadamente. Estas situaciones se han podido apreciar en el procesamiento de equipajes desde y hacia las aeronaves, que es una de las operaciones en donde más claramente se puede percibir este tipo de deficiencias...”

“...Afectación a la Calidad de los Servicios en Lado Aire:

En el lado aires es importante considerar que la gran cantidad de operadores de GH, implica mayores requerimientos de espacio para estacionamiento de equipos, áreas de operación y oficina. Actualmente, los espacios en el lado aéreo se encuentran limitados, requieren altas inversiones o bien movilizaciones largas del equipo, aumentando el desplazamiento de estos entre las posiciones de estacionamiento y las posiciones de operación aumentado el riesgo de incidentes o accidentes de seguridad operacional.

Seguridad

Conforme los procedimientos de entrenamiento de personal para ingresar a las áreas restringidas del aeropuerto, se puede apreciar que existen una alta rotación de personal en los operadores de (5% anual). Esta rotación ocasiona menos personal para atender la operación, ineficiencias en la asignación de recursos para entrenamientos y personal operando sin las debidas habilitaciones, por ejemplo, puentes de abordaje y bandas de equipaje.

Adicionalmente, se da una alta rotación interna entre los operadores, independientemente de las causales de salida de una u otra empresa. Todo lo anterior que aumenta el riesgo de seguridad física y operacional.

Supervisión de equipos de GH

ACTA No. 18-2024

Como parte de las actividades de supervisión de equipos de GH, el Gestor tiene un programa de inspecciones técnicas que buscan tener en las mejores condiciones eléctrico-mecánicas los equipos de GH. Este programa se elabora de forma anual con meses específicos para las inspecciones de cada GH. Debido a los factores mencionados de falta de inversión en mantenimiento y equipo nuevo se reciben constantemente solicitudes de prórrogas de revisión de los equipos atrasando las revisiones y la correspondiente emisión de marchamos para operar en el lado aéreo, aumentando el riesgo de falla y de incidentes de seguridad operacional. Ha habido casos de solicitudes de prórrogas con periodos de entre 3 a 6 meses.

De la misma manera, debido a la falta de inversión se extiende la vida útil de los equipos más allá de lo definido por fabricantes y lo establecido por el RAC-SEA.

Seguridad Operacional - SMS:

De acuerdo con el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de AERIS, se puede apreciar para los años 2021, 2022 y 2023, la alta cantidad de incidentes y accidentes que se presentan regularmente en el AIJS, es resultado de las operaciones de los operadores de servicios en tierra que dedicados principalmente a los Servicios de Apoyo a la Aeronave en Rampa (Subparte C), conforme el RAC -SEA, de manera que se puede concluir que:

Del 100% de los incidentes y accidentes ocurridos en el AIJS para estos años, específicamente un 47,8% del total de accidentes e incidentes son ocasionados por estas compañías.

- Del 100% de las notificaciones que emitió el Gestor, en el periodo de julio de 2022 a abril 2023, de incumplimiento a operadores, que se denominan informes de hallazgo (IH), el 88,64% fue emitida a estas compañías por algún incumplimiento específico al Manual de Operaciones Aeroportuarias (MOA) del AIJS.

Por último, según el índice de riesgo del AIJS, basado en las unidades de riesgo por cada compañía con la habilitación de servicios de apoyo a la aeronave en rampa (Subparte C), se puede concluir que, el 78% de este tipo de compañías están fuera de los niveles aceptables de seguridad operacional; es decir, cuentan con un alto nivel de riesgo, lo que representa en mayor cantidad de recursos asignados para supervisar la efectiva ejecución de los procedimientos operacionales, y mayores riesgos a la operación. Se adjunta mediante Anexo 2 información de las incidencias.

Incumplimientos Ambientales de GH:

Desde el punto de vista medio ambiental y de seguridad, en relación con el cumplimiento con la regulación nacional en esta materia, el desempeño de las compañías con habilitación de servicios de apoyo a la aeronave en rampa es deficiente. Muestra de esto es que durante el último quinquenio los operadores en tierra han generado alrededor del 600 incumplimientos ambientales relacionados con derrames, almacenamiento indebido de sustancias químicas, mantenimiento de extintores, gestión inadecuada de residuos valorizables, entre otros, de los cuáles al momento el 25% de las observaciones se encuentran sin resolver, adicionalmente se reporta un tiempo promedio de cierre de cada observación de alrededor de 299 días, representando así no solo riesgos latentes para la operación del aeropuerto, sino también

ACTA No. 18-2024

incumplimientos legales mayores con la Secretaría Técnica Ambiental, y mayor cantidad de recursos asignados para supervisar el efectivo cumplimiento ambiental (Anexo 3).

Limitaciones de espacio y afectaciones en la prestación del servicio:

El AIJS como cualquier instalación destinada al procesamiento de pasajeros y vuelos, mantiene una mezcla de distintos espacios para poder satisfacer las necesidades de la operación, por tanto el crecimiento desmedido y no planificado de actividades de "handling", ocasionan distorsiones en el planeamiento de los desarrollos, especialmente dadas las limitaciones de crecimiento que posee el Aeropuerto por su ubicación y los linderos que lo circundan, que si bien a efectos de capacidad de procesamiento de pasajeros se ven menos impacto dadas las innovaciones tecnológicas, lo pertinente sería priorizar la operación aérea, siendo que no existen desde hace varios años áreas adicionales para el estacionamiento de equipos de handling en rampa y por ello la proliferación de certificados afecta la eficiente utilización del poco espacio del AIJS.

C. Recomendación

Considerando lo antes mencionado podemos concluir que apremia el encausar los procedimientos para el otorgamiento de certificados de explotación en materia de servicios de asistencia en tierra para la aplicación de lo dispuesto en el CGI a efectos de limitar la cantidad de operadores dedicados principalmente a los Servicios de Apoyo a la Aeronave en Rampa (Subparte C), conforme el RAC -SEA, y concentrar las operaciones en un número menos de operadores que permita mejorar las condiciones operativas, de seguridad y ambientales, aquí señaladas; para este encausamiento, solicitamos que se proceda de la siguiente manera:

a. Establecer inmediatamente un grupo de trabajo entre la DGAC y AERIS para analizar el caso, y revisar posibles formas de implementación y definición de requerimientos técnicos que resulten necesarios al CETAC para dar cumplimiento a lo establecido en el CGI de cara a los administrados, considerando la legislación aplicable a estos.

b. Suspender la tramitación de nuevos certificados de explotación para Servicios de Apoyo a la Aeronave en Rampa (Subparte C) del RAC-SEA, hasta tanto se cuente con un criterio de aplicación consensado y un informe de recomendaciones del referido grupo de trabajo para su implementación".

Aunado a lo anterior, en atención a la solicitud de criterio realizada por la Unidad de Asesoría Jurídica, referente a la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, mediante oficio número GO-OP-23-781 del 13 de setiembre de 2023, el señor José Ricardo Hernández Larios, director ejecutivo de la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, en lo que interesa indicó:

"En atención de la remisión del oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0522-2023 a la Dirección General de Aviación Civil ("DGAC"), para la valoración de lo indicado por el Gestor en el oficio GOOP-23-382, sobre los otorgamientos de certificados de explotación en las distintas

ACTA No. 18-2024

habilitaciones de Servicios de Asistencia en Tierra, por parte del CETAC en el AIJS, hemos de indicar que de no contar con una resolución pronta del asunto; y considerando que el certificado del operador vence el 26 de setiembre del 2023; solicitamos que supletoriamente se proceda entonces con la renovación por el plazo máximo de 5 años, y se instruya al operador al pago de tarifas o derechos al AIJS, vigentes o futuros, en tanto se concluyen por parte de la DGAC y el Gestor la implementación requerida para los otorgamientos de certificados de explotación de Servicios de Asistencia en Tierra en el AIJS”.

Por su parte, el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, indicó que solamente el Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría solicitó limitar el plazo del certificado de explotación a cinco años, ya que ni el Concesionario del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, ni las Unidades de Operaciones y Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil, solicitaron limitar este plazo, además, señaló que no hay evidencia de reportes relacionados con eventos, accidentes o incidentes en los cuales su representada esté involucrada de forma directa o indirecta.

En este contexto, según lo establece el RAC-SEA, las empresas de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra son personas naturales y/o jurídicas que prestan servicios de Aeródromo especializado, certificadas por la Dirección General de Aviación Civil y que cuentan con autorización del administrador aeroportuario para ingresar a plataforma.

Por su parte, el RAC-SEA establece, en el punto 3.1.2 RAC-SEA 1.15 Disponibilidad del espacio físico, que la Dirección General de Aviación Civil y la Administración del Aeropuerto determinarán la ubicación y disponibilidad del espacio físico, el Gestor en este caso del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría deberá señalar la capacidad física con que cuenta el aeropuerto y determinar, según el número de empresas aéreas que se atienda, la cantidad de equipo con que debe disponer la compañía. Dichas consultas de disponibilidad de espacio las realiza la Asesoría Jurídica durante el proceso de certificación de las compañías.

Por lo que, la Dirección General de Aviación Civil no es quien debe determinar la capacidad de espacio en el aeropuerto, corresponde a cada administración realizar el análisis y estudio correspondiente.

En este momento, se cuenta con un documento “Análisis de Requerimientos y Eficiencia Operadores de Servicio en Tierra”, de 2017, elaborado por la compañía Trans Solutions, para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, donde se establece la capacidad del aeropuerto en cuanto a compañías de asistencia en tierra. Sin embargo, no se cuenta con esta información actualizada.

Como elemento importante, anexa al oficio número GP-OP-23-382 citado, existe información relacionada con la supervisión, basada en riesgo de las empresas de servicio en tierra, hasta el mes de setiembre de 2023, en donde el índice de riesgo está basado en las unidades de riesgo, calculado a partir de las notificaciones de seguridad operacional (SMS), los informes de hallazgo que se le asignan a cada empresa y la cantidad de operaciones facturadas.

La compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima asigna un puntaje mensual y global para analizar el comportamiento de la compañía y poder compararla con otras compañías de asistencia en tierra. En el gráfico se muestra que el puntaje va de aceptable hasta intolerable, además, muestra como las compañías de asistencia en

ACTA No. 18-2024

tierra del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en su mayoría, se mantienen con un puntaje entre 1 y 1.56, siendo que solamente una compañía obtuvo un puntaje de 4.

Estos indicadores que genera la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima no solo son muy importantes, sino que son obligatorios para el buen desarrollo de las operaciones. No obstante, no se visualiza que estén vinculados con el Sistema de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aviación Civil, las renovaciones de certificados de explotación, ni que permitan determinar si estos eventos son producto de la sobrepoblación de compañías de asistencia en tierra en el aeropuerto.

En este sentido, debemos de traer a colación que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1036-2020 del 24 de agosto de 2020, la Unidad de Asesoría Jurídica presentó criterio respecto a limitación de espacio en los aeropuertos internaciones, en lo que interesa, concluyó lo siguiente:

“• La Administración puede restringir o limitar la actividad aeronáutica cuando intereses superiores nacionales lo requieran, como lo son la seguridad operacional y la prestación de un servicio público efectivo y eficiente, siempre y cuando existan los estudios técnicos correspondientes, que de una forma clara y contundente así lo manifiesten, obligaciones que se derivan de los artículos 11, 12, 13, 14 y 16 de la Ley General de Administración Pública.

• El decreto ejecutivo número 38113-MOPT citado, denominado “RAC-SEA, Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses, Reglamento para la Regulación de Servicios Especializados de Aeródromo”, establece que “...la administración aeroportuaria de cada aeródromo podrá recomendar nuevos servicios, así como la ampliación o la eliminación de uno existente, que deberá justificar y documentar, éste último, basado en las discrepancias o incumplimientos documentados, de cualquiera de los manuales de procedimientos operativos o normas que emita el Operador aeroportuario autorizada la autoridad aeronáutica. Lo anterior con fundamento en la demanda de servicios requeridos por los operadores aéreos, por los propietarios de aeronaves, o para atender asuntos de seguridad operacional o de interés público, de conformidad con el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil”.

• Los informes técnicos razonados y motivados para limitar los servicios públicos otorgados mediante los certificados de explotación aeronáutica en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, deberán ser generados por la empresa Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, ya que está obligado a asesorar al Consejo Técnico de Aviación Civil en los otorgamientos futuros, todo de conformidad con el Contrato para la Gestión Interesada de los servicios aeroportuarios prestados en ese aeropuerto”.

No obstante, si bien es cierto, el Gestor interesado recomienda otorgar el certificado de explotación de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima por un plazo de 5 años, no justifica ni documenta, discrepancias o incumplimientos por parte del operador recurrente; además, no logró demostrar que la renovación del certificado de explotación de dicha compañía afecte el Sistema de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aviación Civil, o que los eventos ocurridos en dicha terminal aérea, sean producto de la sobrepoblación de compañías de asistencia en tierra en el aeropuerto.



Finalmente, debemos consignar que nuestro ordenamiento jurídico establece como potestad de la Administración -al no estar la solución concreta dentro de la norma- de elegir entre una pluralidad de alternativas, todas igualmente justas, según su propia iniciativa; dicha libertad no es arbitraria, toda vez que su existencia está fundamentada en la ley y su ejercicio está delimitado en esta.

De conformidad con lo anterior, podemos manifestar que es prudente considerar que en el plazo de quince años de la renovación del certificado de explotación es un plazo razonable, tanto para la compañía, como para la Administración, en sentido de que le permite al operador mayor garantía para brindar el servicio. En este caso, la Administración no encuentra razones válidas y justificadas, para dar un trato diferente al recurrente, en cuanto a la disminución de la vigencia de su certificado de explotación.

Por tanto,

**El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:**

- 1) Acoger el recurso de reconsideración de reconsideración interpuesto por el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696606, en contra del artículo vigésimo de la sesión extraordinaria 01-2024 del 8 de enero de 2024, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 005-2024 de las diecisiete horas del 8 de enero de 2024, misma que le autorizó la renovación de su certificado de explotación, para brindar los servicios especializados de aeródromo en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, según el siguiente detalle: Servicios de Apoyo a la aeronave en rampa (subparte C); Servicios al pasajero y equipaje (subparte E); Servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F). Para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas.
- 2) Modificar la resolución número 05-2024 de las diecisiete del 8 de enero de 2024, únicamente, en cuanto al plazo vigencia del certificado de explotación, para que este sea que la vigencia será por un plazo de 15 años, contados a partir del otorgamiento de dicho certificado; en todo lo demás manténgase incólume.
- 3) Notificar al señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía Ga Flight Support sociedad anónima, por medio del correo electrónico info@gaflightsupport.com.

Mauricio Batalla Otárola
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil