ACTA No. 57-2021

Acta de la sesión ordinaria No.57-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 28 de julio del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Segura Sancho, Sofía Beatriz García Romero y Karla Barahona Muñoz; directores de este Consejo; así como de los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno de la DGAC y la señora Karol Barrantes Bogantes, secretaria de actas.

I-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 57-2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.57-2021.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

Al ser las 17:07 ingresa a la sesión, de forma virtual, la señora Karla Barahona Muñoz, directora del CETAC.

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 54-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 19 de julio del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 54-2021, del 19 de julio del 2021.

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 55-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 21 de julio del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 55-2021, del 21 de julio del 2021.

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

III.- AUDIENCIA

Al ser las 17:13 ingresa a la sesión, de forma virtual, la señora Sofía García Romero, directora del CETAC.

ACTA No. 57-2021

Al ser las 17:14 ingresan a la sesión, de forma virtual, los señores Rafael Mencía Ochoa, Ricardo Hernández Larios y Giovanni Muñoz Jiménez, de Aeris Holding Costa Rica.

ARTÍCULO CUARTO

El señor Olman Elizondo Morales les da la bienvenida a los señores Rafael Mencía Ochoa, director ejecutivo; Ricardo Hernández Larios, director y al señor Giovanni Muñoz Jiménez, director legal, todos funcionarios de la empresa Aeris, Gestor Interesado del AIJS, y les da la palabra para que expongan sobre el seguimiento de la propuesta para la renegociación del contrato de Gestión Interesada.

El señor Rafael Mencía Ochoa introduce el tema, agradece el espacio brindado por el CETAC y se refiere al deseo, por parte de Aeris Holding Costa Rica y de sus inversionistas CCR de Brasil, de mantenerse en Costa Rica y apoyar los más altos propósitos que tiene la aviación civil en el país, particularmente por su vinculación con la actividad económica y la actividad turística. Adicionalmente, comenta que se han hecho esfuerzos, durante los últimos 12 años, que han permitido desarrollar la infraestructura aeroportuaria del AIJS, la cual está considerada entre las mejores de Centroamérica, con un aeropuerto de origen y destino eficiente; lo cual ha sido posible gracias a la labor en conjunto con la Administración y el Estado.

El señor Ricardo Hernández Larios presenta un resumen ejecutivo del principio que fundamenta el equilibrio financiero, las opciones que se especifican en el contrato, cuál ha sido la afectación y en donde está Aeris actualmente, las presiones económicas que tiene y las propuestas que proponen para avanzar en el camino del diálogo y la construcción conjunta.

Menciona las cláusulas "*18.1 DERECHO AL EQUILIBRIO FINANCIERO DEL CONTRATO*" y "*18.2 REVISIÓN EXCEPCIONAL DE LAS CONDICIONES FINANCIERAS*" e indica las causales que se dan en este momento para que se haga necesaria la solicitud de revisión excepcional del equilibrio financiero, las cuales son:

- (a) Una reducción en el volumen de pasajeros y carga transportada y de operaciones aeronáuticas en el AIJS, en un porcentaje que sume o supere al 15%, en un período mayor a doce meses.
- (m) Cambios en la prima de riesgo país, medida en función de un cambio de más de 150 puntos base en el rendimiento en un año de bonos emitidos del Gobierno de Costa Rica o de sus instituciones.
- (n) Cambios en la prima de riesgo de países en desarrollo, medida en función de un cambio en el spread real de más de 150 puntos base en el plazo de un año, según el índice de bonos para mercados en desarrollo que se consigne en un índice reconocido internacionalmente.

También comenta sobre el proceso que establece el contrato de Gestión Interesada en cuanto a las alternativas para el reequilibrio, e indica que existen diferentes mecanismos para establecer el equilibrio y en la determinación de ese mecanismo, se debe tomar en consideración la necesidad del cumplimiento de las obligaciones financieras del Gestor con sus acreedores, de manera que se busque continuidad en el proyecto.

En cuanto al procedimiento para determinar la revisión, indica que el Gestor debe presentar por escrito las medidas haciendo una solicitud al CETAC, en la cual sustente la petición con las medidas correctivas, según la cláusula 18.3. Dichas medidas correctivas sugeridas por el Gestor no podrán ser cambiadas por el CETAC, a menos que este demuestre, de forma razonable, la imposibilidad de la aplicación de la medida sugerida, en tanto

pueda afectar la viabilidad de las actividades propias del CETAC. Este Consejo Técnico podrá, en un plazo de diez días hábiles, solicitar información adicional al Gestor. Una vez recibida la solicitud o la información adicional de que se trate, el CETAC tendrá un plazo de quince días hábiles para pronunciarse sobre la propuesta. En caso de diferendo, cualquiera de las partes podrá recurrir a alguna firma de contabilidad de prestigio internacional, la cual deberá emitir una opinión experta y profesional sobre el mismo. Dicha opinión experta, se deberá emitir en un plazo no mayor a los diez días hábiles y tendrá carácter vinculante para ambas partes.

Expone sobre la manera de calcular el desequilibrio y explica que, una manera se da cuando se presenta un evento muy puntual que afecta un periodo específico de tiempo y luego se demuestre que la situación volvió a la normalidad, para lo cual se utiliza la fórmula 1 del apéndice I del contrato; y cuando el evento tiene causas que afectan toda la vida útil del contrato se utiliza la fórmula 2 del mismo apéndice. Adicionalmente, indica que en la propuesta del Gestor se utiliza la fórmula 2, porque el impacto de la pandemia va más allá de un periodo específico de tiempo y permea en la totalidad de la vida del contrato.

El señor Hernández Larios manifiesta que Aeris se avocó a hacer ahorros sustanciales en gastos operativos a partir del inicio de la pandemia hasta el 2025, tratando de estabilizar el contrato de Gestión Interesada; sin embargo, estos ahorros no son suficientes para resolver el problema porque, además de no generar el flujo de caja suficiente para realzar los pagos de la deuda, se debe cumplir con una ratio de cobertura de la deuda y de no hacerlo se genera un evento de *default*. Por consiguiente, se considera importante solucionar en su totalidad la situación, ya que se requiere la certeza de poder cubrir las obligaciones desde ahora hasta la finalización del contrato, lo que no se logrará sin una solución o alternativa para el equilibrio financiero para el 2022, ya que de no ser así el Gestor presentará problemas de liquidez operacional.

Adicionalmente indica que tienen conocimiento de que no pueden llegar a octubre sin ningún documento fehaciente de la manera en que el desequilibrio será restablecido, para mostrar a sus acreedores la existencia del desequilibrio y cuál es la propuesta para restablecerlo. Se busca que en agosto se someta la propuesta ante la Contraloría General de la República y entre agosto y setiembre se tenga la aprobación del plan maestro, de manera que, en agosto, antes de entrar en *default,* se pueda negociar un *waiver* con los acreedores. El señor Hernández indica que, a hoy, según los cálculos que ellos han hecho, el desequilibrio es de $142 148 322.00 USD (ciento cuarenta y dos millones ciento cuarenta y ocho mil trescientos veintidós con 00/100 dólares), por lo que Aeris propone:

a) La extensión del plazo del CGI, desde fecha de vencimiento actual, por un periodo de 15 años; lo que implica que su vigencia se extendería hasta el 31 de diciembre del año 2041.
b) Un programa de inversión de obras para atender la demanda prevista del SJO, por un monto máximo estimado de $232,240,747.42 USD (doscientos treinta y dos millones doscientos cuarenta mil setecientos cuarenta y siete dólares con 42/100).
c) El mantenimiento de tarifas aeronáuticas competitivas y estables, según la propuesta conceptual plasmada en el modelo financiero.

Lo anteriormente expuesto permitiría restablecer el equilibrio financiero, mantener la inversión necesaria para atender la demanda y se generarían recursos al Estado por $1,408,708,625.00 USD (mil cuatrocientos ocho millones setecientos ocho mil seiscientos veinticinco dólares con 00/100), durante el plazo de la extensión. Con respecto a la opción de un pago adicional por $25,000,000.00 USD (veinticinco millones de dólares con 00/100)

para aplicarlo en obras importantes ya realizadas, esto permitiría reducir las tarifas para hacerlas más competitivas o bien reducir en dos años el plazo mencionado.

El señor Gonzalo Coto Fernández se refiere a las acciones solicitadas al CETAC en la exposición anterior; y consulta si se puede contar con los requerimientos de información necesarios, por parte de Aeris, para que se analice la propuesta que realizan y que estos se presenten con la urgencia que se expresa en la presentación de este asunto, ya que existen procedimientos por seguir por parte de la Administración y si los requerimientos de información no llegan con la rapidez que se requiere, se dificulta la resolución oportuna.

El señor Ricardo Hernández indica que están abocados a cumplir con los requerimientos y que este asunto es prioridad para Aeris, por lo que pondrán a disposición todos los recursos necesarios para contestar con celeridad los requerimientos de la Administración.

La presidencia agradece la exposición e indica que se continuará trabajando en conjunto para dar respuesta a las peticiones realizadas.

Al ser las 18:11 se retiran de la sesión los señores Rafael Mencía Ochoa, Ricardo Hernández Larios y Giovanni Muñoz Jiménez.

El señor Gustavo Segura Sancho menciona que no cabe duda de que la carta solicitada por el Gestor es un gesto de confianza que requieren los acreedores para poder iniciar una negociación, por lo que no ve inconveniente en que se emita la misma, según la solicitud planteada por los funcionarios de Aeris.

El señor William Rodríguez López está de acuerdo en emitir la nota en los términos conversados, en el sentido de que hay una propuesta recibida que se está analizando y consulta cuál es el procedimiento más adecuado para emitir el documento con la mayor prontitud.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que, si Aeris presenta una solicitud formal ante la Administración, con esa solicitud se puede emitir la nota. También menciona que concuerda con la opinión del señor Segura Sancho, ya que la nota es un documento inofensivo que se apega a la realidad.

El señor Gonzalo Coto Fernández consulta si en virtud de que el asunto se vio en la sesión, el mismo fue agendado y ellos los expusieron ante el Consejo, eso se no se podría considerar como una formalidad suficiente para que se emita un pronunciamiento por parte del CETAC.

EL señor Rodríguez Fallas indica que la información presentada en esta sesión es verbal y no consta en ningún documento de respaldo, por lo que su opinión es que se requiere una solicitud formal debidamente documentada y respaldada, ya que proceder de oficio ante una situación de estas podría representar algunos inconvenientes, en el sentido de que no existiría la trazabilidad y se puede malinterpretar.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibida la información brindada por los representantes de la compañía Aeris Holding Costa Rica.

IV.- CONTRALORÍA DE SERVICIOS

Al ser las 18:22 ingresa a la sesión el señor Diego Mesén Portela, de la Contraloría de Servicios.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-CS-OF-016-2021, del 14 de julio del 2021, suscrito por el señor Diego Mesén Portela, contralor de servicios, en el que remite para estudio de los directores del Consejo Técnico el informe de la Contraloría de Servicios correspondiente al II Trimestre del 2021.

El señor Diego Mesén Portela procede a exponer el documento. Comenta que entre las principales acciones realizadas durante el periodo se destacan:

1- La oficialización de las propuestas de ajustes en procesos y documentos, lo que viene a mejorar y a dar una mejor estructura a la ejecución de la Contraloría.

2- Se abordó el índice de transparencia institucional, realizando inicialmente una etapa de diagnóstico y determinación de acciones por seguir. Actualmente, se están programando sesiones de trabajo y se está coordinando con la Unidad de Tecnologías de Información para que todas las acciones que provengan de este índice se reflejen en el sitio web.

3- Inicio de la campaña de posicionamiento de la Contraloría de Servicios. En este punto se han trabajado contenidos, programación y se compartieron volantes a través del correo institucional para información al personal.

Con respecto al PAO, indica que las gestiones se encuentran al día y que se ajustaron las fórmulas del mismo para brindar un mejor seguimiento y evaluación de las metas.

En cuanto a los resultados logrados detalla los siguientes:

- La implementación de un modelo más amigable para el registro e identificación de los expedientes de gestiones de las personas usuarias.
- El análisis de datos y exploración e implementación de soluciones como oportunidad de mejora.

Comenta que para el trimestre que inicia, los retos son los siguientes: realizar la evaluación de servicios a usuarios externos e internos; continuar con la coordinación de las comisiones de ética y valores y el CIAD, abordar el catálogo de trámites y continuar con el trabajo el índice de transparencia institucional.

El señor Olman Elizondo Morales se refiere al ajuste oportuno de lo planificado en tiempos, metodología o del objeto el estudio mencionado por el señor Mesén; y consulta cuál es el enfoque que realmente la Contraloría de Servicios le da a esa parte.

El señor Mesén Portela indica el enfoque se presenta en la determinación de las herramientas o métodos por aplicar para medir los resultados del servicio, según el número de la población por evaluar y los objetivos definidos para análisis.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el oficio CETAC-CS-OF-016-2021, referente al informe de la Contraloría de Servicios, correspondiente al II Trimestre del 2021.

Al ser las 18:38 se retira de la sesión el señor Diego Mesén Portela.

V.- UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

Al ser las 18:40 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Ricardo Jiménez Paniagua, de la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos.

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce el oficio CETAC-AIA-OF-0104-2021, del 23 de junio del 2021, suscrito por el señor Ricardo Jiménez Paniagua, jefe de Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, en el que remite la solicitud de aclaración de la información en el oficio CETAC-AC-2021-0160.

El señor Ricardo Jiménez Paniagua se refiere al caso y solicita que se le aclare sobre un tecnicismo que se presenta en el oficio en mención, debido a que él requiere - para continuar con el proceso y poder cargar el informe final en la página web de la DGAC - contar con la aprobación del CETAC, sin embargo, el acuerdo que se tomó en ese momento fue dar por recibido el informe, por lo que requiere saber si equivale a la aprobación del mismo por parte de este Consejo o si se requiere algún insumo adicional para que dicha aprobación se dé.

El señor Álvaro Vargas Segura indica que si el procedimiento lo que establece es que se apruebe por el Consejo para que el proceso continúe, debe existir la aprobación en mención. Dada la duda presentada, el señor Vargas Segura comenta que se revisará este caso en conjunto con la Unidad de Accidentes e Incidentes para determinar los términos en que se presentó y verificar en el reglamento el procedimiento para estos casos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dejar para estudio este asunto, para que la Dirección General verifique, en conjunto con la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, lo que aplica en estos casos.

ARTÍCULO SÉTIMO

Se conoce el oficio CETAC-AIA-OF-0099-2021, del 23 de junio del 2021, suscrito por el señor Ricardo Jiménez Paniagua, jefe de Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos, en el que remite la presentación del informe trimestral de labores AIA, que comprende desde abril hasta junio del 2021.

El señor Ricardo Jiménez Paniagua se refiere a las tres principales acciones realizadas durante el trimestre, a saber:

- La atención de ocho eventos presentados, clasificados como un accidente, dos incidentes graves (uno de estos se trasladó al DSO por incumplimiento con el reporte obligatorio AIA del CETAC) y cinco incidentes (estos se cerraron mediante el traslado al SSP de la DGAC).
- La actualización de seis AIC´s que se encontraban desactualizadas desde el 2020.

- Con respecto a la ejecución administrativa, se finalizó con un porcentaje de cumplimiento del 91.65% del PAO institucional, se dio trámite a ocho contrataciones administrativas, según calendario, y se logró la gestión y aprobación de la valoración de riesgos institucionales SEVRI 2021, que se encontraba pendiente.

Con respecto a los logros no planificados, destaca los siguientes:

a. Se renovó la carta de acuerdo entre la AIA y Aeris para la remoción de aeronaves no utilizadas.
b. Se firmó un memorándum de entendimiento para compartir data e información de seguridad operacional entre AIA y el SSP de la DGAC, el 22 de junio del 2021.
c. Se actualizó la carta política N°7 "Credenciales de identificación para la Autoridad Aeronáutica de la DGAC, para integrar a los investigadores AIA, el 30 de junio del 2021.
d. Se renovaron las identificaciones de los cinco miembros de la AIA.
e. Se logró llevar a cabo un total de 13 reuniones semanales de coordinación con el equipo AIA.
f. Se actualizó la información de AIA en la página web de la DGAC y la información de contacto en la página web de la OACI.
g. La jefatura de esta unidad participa activamente en las reuniones de GRIAA.

Para el próximo trimestre, comenta que los retos identificados son: concluir el manual del investigador, conforme al documento 9756 de la OACI; cerrar los casos que se encuentran pendientes de conclusión que datan de 5 años anteriores; concluir y completar las evidencias del protocolo AIG para la auditoría de la OACI; además, continuar con la labor de investigación de motores y piezas en los procesos de embalaje, envió, retorno y devolución.

El señor Jiménez se refiere a los aspectos relevantes para cumplir con los objetivos de esta unidad, a saber: en lo que respecta a temas de capacitación, se han presentado algunas limitantes, justamente por las restricciones económicas actuales; otro punto importante que recalca es el nombramiento de investigadores en la categoría de Investigador 2, según el 6M01 del Manual del área técnica, e indica que requiere el apoyo del CETAC, porque lo que tiene la unidad son investigadores 1, lo que resulta en algo similar a un asistente, ya que ellos no pueden firmar reportes ni ir más allá, pues su cargo no lo permite, y si no cuenta con ese nivel de cargos se le imposibilita cumplir con lo encomendado por el CETAC. También, comenta que, según el estudio de cargas de trabajo, se requieren más contrataciones y el personal que necesita debe ser especializado y que maneje una licencia ATP.

El señor William Rodríguez López interviene para agradecer el informe presentado y comenta que reconoce que actualmente se tiene una situación económica difícil, pero solicita a los presentes que dentro del marco de las posibilidades se busque la manera de resolver las peticiones planteadas.

La señora Sofía García Romero comenta que, con respecto al tema del recurso humano, dadas las limitaciones con las plazas, tener personal nuevo es complejo en este momento, por lo que sugiere se contemple buscar la posibilidad de que el personal con el que se cuenta en la dependencia se pueda capacitar de manera que aumente sus competencias. El señor Jiménez indica que el personal sí está capacitado incluso para asumir la categoría de investigador 2, lo que sucede es que legalmente no están en esa categoría, por lo que una posibilidad será la reclasificación de las plazas.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el informe de labores del segundo trimestre del año en curso, presentado por el señor Ricardo Jiménez Paniagua, jefe de Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos.

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1371-2021, del 20 de julio del 2021, 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-DG-SSP-OF-0052-2021, de fecha 24 de mayo del 2021, suscrito por el señor Marco López Zeledón, jefe del Programa de Seguridad Operacional del Estado y el señor Luis Diego García Palma, jefe Departamento de Seguridad Operacional, en el que remiten los informes finales de los accidentes de las aeronaves TI-BEI y TI-AGM.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que se realizaron observaciones a los informes, por lo que solicita al Consejo que remita los mismos de regreso a la Administración, con la finalidad de que la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos revise e incorpore las mismas al documento final. Indica que existen temas de forma que deben ser corregidos, como lo es que en todas sus páginas se indica que es un borrador, por lo que se considera pertinente que se trabaje con un informe oficial.

El señor William Rodríguez López está de acuerdo con la devolución de los informes y realiza una observación sobre una nota que se adjunta como soporte, referente a la carta que está dirigida al señor John M. Brannen, senior air safety investigator del NTSB, de los Estados Unidos, en la cual el señor Giovanni Villalobos, por decisión propia sin consultar con la Dirección activa en ese momento, le trasladó la investigación del caso a esta agencia norteamericana e indica que se está experimentando una demora enorme en la contratación de personal y en el soporte para la unidad, entre otras razones para justificar el traslado. Dicho lo anterior, indica que desde su percepción, es un acto irregular que un jefe de una unidad, sin consultar con el director general, tome la decisión de trasladar un caso de este tipo a las autoridades norteamericanas y que realiza el comentario con la intención de que la nueva jefatura de la Unidad de Accidentes e Incidentes lo considere a futuro, para que situaciones con estas no se repitan.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1371-2021, de la Dirección General y oficio DGAC-DG-SSP-OF-0052-2021, del departamento de Seguridad Operacional:

Remitir los informes finales de los accidentes de las aeronaves TI-BEI y TI-AGM, que constan en el oficio CETAC-AIG-OF-23-2021, suscritos por el señor Giovanni Villalobos García, para la revisión pertinente de la Jefatura de la Unidad de Accidentes e Incidentes. ACUERDO FIRME.

Al ser las 19:00 se retira de la sesión el señor Ricardo Jiménez Paniagua.

VI.- ÓRGANO FISCALIZADOR

Al ser las 19:24 ingresan a la sesión, de forma virtual, los señores Fernando Soto Campos, Miller Rodríguez Ramírez y Roy Solís Cruz, del Órgano Fiscalizador.

ARTÍCULO NOVENO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0462-2021, del 19 de julio del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe para la aprobación final del Consejo Técnico de Aviación Civil, de la presente enmienda al "Manual de Procedimientos Operativos del Aeropuerto" (MPO), que establece el Contrato de Gestión Interesada o, "Manual de Operaciones de Aeródromo" (MOA), de conformidad con el RAC 139, Decreto Ejecutivo No. 31803-MOPT, publicado en el diario oficial La Gaceta No. 100, del 24 de mayo del 2004, denominado "Certificación de Aeródromos".

El señor Fernando Soto Campos menciona que este asunto corresponde a una obligación contractual que tiene el Gestor de actualizar anualmente.

El señor Roy Solís Cruz presenta la versión N°7 del manual de operaciones del aeropuerto, el cual cuenta con dos antecedentes:

1- El contrato de Gestión Interesada contempla la obligación del Gestor de elaborar y tener actualizado el manual.
2- El Decreto Ejecutivo N°31803-MOPT establece el requisito de contar con un manual de operaciones de aeródromo, de conformidad con el RAC 139.

En cuanto al proceso de revisión, por parte de la Autoridad Aeronáutica AGA, menciona que mediante el oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0139-2021 se da por aceptada la revisión de los volúmenes del 0 al 5 y del 12 al 16; mediante el oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0183-2021 se da por aceptada la revisión de los volúmenes 6 y 7 y mediante el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-164-2021, se da la aceptación de la revisión de los volúmenes del 8 al 11 y del apéndice 19 del volumen 0 "Plan de seguridad, salud y asuntos ambientales".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0462-2021, del Órgano Fiscalizador:

1- Aprobar el MPO-MOA del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, constituido de la siguiente forma:

Volumen	Nombre del documento	Versión	Número de enmienda
0	Manual de Operaciones de Aeropuerto	7	E7-00-20
1	Operaciones en el área de movimiento	7	E7-01-20
2	Procedimientos de salvamento y extinción de incendios	7	E7-02-20
3	Operaciones del lado terrestre	7	E7-03-20
4	Terminal de pasajeros	7	E7-04-20
5	Terminal de carga (CTRM)	7	E6-05-20

Volumen	Nombre del documento	Versión	Número de enmienda
6	Programa de seguridad y vigilancia	10	E10-06-20
7	Plan de emergencias del aeropuerto	7	E7-07-20
8	Procedimientos administrativos	7	
9	Procedimientos de facilitación	7	
10	Programa de calidad	7	
11	Plan de distribución de áreas	7	
12	Programa de mantenimiento	7	E6-12-20
13	Sistema de gestión de la seguridad operacional	7	E6-13-20
14	Mercancías peligrosas	7	E8-14-20
15	Programa de adiestramiento y comunicaciones	7	E7-15-20
16	Programa de control de fauna	7	E6-16-20

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0473-2021, del 22 de julio del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe para el pago de costas procesales, según resolución 93-2015, de las 13:00 horas del 04 de agosto de dos mil quince, del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, y la resolución 00372-F-S1-2021, del proceso interpuesto por la CORPORACIÓN FINANCIERA INTERNACIONAL. (expediente No. 11-004558-1027-CA).

El señor Fernando Soto Campos se refiere a este asunto e indica que el Consejo anteriormente había acordado devolver el importe de multas cobradas, más los intereses. En la sesión 46-2021 se instruyó a la Dirección General de Aviación Civil para que inicie un proceso de presupuestación de esa multa y de los intereses correspondientes. En la resolución 00372-F-S1-2021 se condena al Estado a pagar los honorarios y las costas procesales, pero en ese momento la resolución no definió cuál es el importe de esos rubros; sin embargo, este tema surge porque la Corporación Financiera Internacional presentó un documento ante el CETAC solicitando que se incorpore, dentro de la presupuestación, el importe correspondiente al pago de las costas procesales de la sentencia del proceso y manifiesta que en el cálculo que ellos realizan es por un monto de ₡870,310,337.58 (ochocientos setenta millones trescientos diez mil trescientos treinta y siete con 58/100 colones) ivi. Una vez que el OFGI recibió este documento se procedió a remitirlo al señor Aldo Milano, con la finalidad de que indicara y recomendara lo que procede, debido a que no se ha dado el finiquito de la sentencia.

El señor Milano emitió un documento con un cálculo conforme a la tabla de honorarios del Colegio de Abogados, mismo que establece los parámetros con los que se calculan estos honorarios e indica que en el caso de los honorarios del proceso principal ₡755,384,000.00 (setecientos cincuenta y cinco millones trescientos ochenta y cuatro mil colones) y en las costas procesales de casación son ₡500,000.00 (quinientos mil colones) más el IVA, para un total de ₡854,149,000.00 (ochocientos cincuenta y cuatro millones ciento cuarenta y nueve

mil colones). Esto aún no se ha finiquitado en un proceso de ejecución de sentencia, básicamente consiste en contar con los recursos presupuestarios para cubrir estos rubros.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0473-2021, del Órgano Fiscalizador:

1-Instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que incluya dentro del proceso de presupuestación la suma adicional de ¢854.149.943,08, por concepto del pago de costas procesales, para hacerle frente a la condenatoria resuelta por el Contencioso Administrativo, (RESOLUCIÓN 00372-F-S1-2021, expediente No. 11-004558-1027-CA), según el siguiente detalle:

HONORARIOS	¢ colones
Honorarios proceso principal	755 384 906,00
Costas procesales del recurso de casación	500 000,00
SUB TOTAL	755 884 906,00
13% IVA	98 265 037,78
TOTAL	854 149 943,78

Lo anterior, como complemento al acuerdo adoptado por el CETAC en el artículo cuarto de la sesión ordinaria 46-2021, del 21 de junio del 2021.

2-El pago por concepto de costas procesales quedará sujeta al monto que se fije en definitiva en el proceso de ejecución de la sentencia.
ACUERDO FIRME.

Al ser las 19:48 se retiran de la sesión los señores Fernando Soto Campos, Miller Rodríguez Ramírez y Roy Solís Cruz.

VII.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1351-2021, de fecha 15 de julio del 2021, 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-0879-2021, del 15 de julio del 2021, suscrito por

la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe del listado de las solicitudes de suspensiones de rutas de las diferentes compañías aéreas, las cuales se han estado enviando para ser conocidos por ese órgano colegiado fuera de las fechas de entrada en vigor, es decir, los acuerdos tienen efectos retroactivos.
El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que unas semanas atrás se solicitó un listado de las solicitudes de suspensión de rutas que se encontraban en trámite en la Unidad de Asesoría Juridica y que involucraba aprobaciones retroactivas. Comenta que este oficio es para efecto informativo, debido a que cada uno de los casos se ha tramitado según corresponde para la aprobación respectiva.

Actualmente se tienen pendientes cuatro solicitudes únicamente:

1- La compañía Condor, desde el mes de marzo del 2021 solicitó una suspensión de ruta con 10 días de anticipación y se procedió con el trámite respectivo, sin embargo, la empresa se ha mantenido morosa con la Institución, por lo que se recomendó inicialmente que se archivara, pero se devolvió con algunas acotaciones para determinar si existe alguna alternativa de solución.
2- La compañía Westjet Airlines solicitó la suspensión, el 19 de marzo, efectiva desde el 20 de febrero del 2021. Esta empresa ha presentado serios problemas para ponerse al día con sus obligaciones con la Institución, por lo que ya se iniciaron los procesos para activar la garantía de cumplimiento con la finalidad de que la Administración pueda recuperar algunos montos.
3- La compañía Southwest. Para este caso el Consejo solicitó un desglose más detallado de los antecedentes para tener más claridad de lo que se está aprobando. Este informe se está remitiendo al Consejo para que sea conocido en próximas sesiones.
4- Compañía Panameña de Aviación. El Consejo solicitó más detalle en la exposición de argumentos y este informe se está remitiendo para que sea conocido en una próxima sesión.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el oficio DGAC-DG-OF-1351-2021 referente al listado de las solicitudes de suspensiones de rutas de compañías aéreas, que deberán tener efectos retroactivos.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1357-2021, del 16 de julio del 2021, 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-0887-2021, del 16 de julio del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe de elevación a audiencia pública y permiso provisional de operación, referente a la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Fumisibu Atlántica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-161790, representada por el señor Edwin Ramírez Montero, con el objetivo de brindar los servicios de aviación agrícola (fumigación aérea) en todo el territorio nacional, con aeronaves de ala fija.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas manifiesta que esta es una empresa que solicita la renovación de su certificado de explotación para servicios de aviación agrícola, la cual tiene un certificado de explotación que se otorgó en el 2018, con vigencia hasta el 14 agosto del 2021.

Indica que se revisó toda la documentación correspondiente, las certificaciones requeridas, que la empresa esté constituida como persona jurídica y que la parte económica cumpla con los requisitos técnicos. Adicionalmente, se verificó que la empresa se encuentre al día con las obligaciones materiales y formales con el Ministerio de Hacienda y con las demás instituciones públicas, y la misma se encuentra en cumplimiento.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1357-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0887-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica:

1. Elevar a audiencia pública la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Fumisibu Atlántica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-161790, representada por el señor Edwin Ramírez Montero, para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de aviación agrícola en todo el territorio nacional, con aeronaves de ala fija.

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la ampliación al certificado de explotación, conceder a la compañía Fumisibu Atlántica Sociedad Anónima un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir 15 de agosto de 2021, para que pueda continuar brindando los servicios de aviación agrícola (fumigación aérea) en todo el territorio nacional, con aeronaves de ala fija; en tanto se concluyen los trámites administrativos para el otorgamiento del certificado de explotación.

3. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-105-2021, del 30 de junio de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, registrar la tarifa de $792 dólares por hora, presentada por la compañía Fumisibu Atlántica Sociedad Anónima. La misma se expresa en dólares, moneda en curso legal de los Estados Unidos.

4. Recordar a la compañía Fumisibu Atlántica Sociedad Anónima que cualquier cambio a las tarifas deberá ser conocido y aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

5. Notifíquese el presente acuerdo al señor Edwin Ramírez Montero, apoderado generalísimo de la compañía Fumisibu Atlántica Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico edwin@tuisi.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1365-2021, del 19 de julio del 2021, 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-0895-2021, del 19 de julio del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-1535-2021-E, del 03 de julio de 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual solicitó la suspensión temporal de los servicios de pasajeros, carga y correo en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa, (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 01 al 03 de agosto de 2021, y Boston, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 01 y hasta el 31 de agosto del 2021.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que esta empresa tiene un certificado de explotación para brindar vuelos regulares internacionales de carga, correo y pasajeros vigente hasta el 25 de mayo del 2024 y mediante un escrito presentó la solicitud ante la Administración para esta suspensión, efectiva a partir del 01 y hasta el 31 de agosto del 2021.

Menciona que la Unidad de Transporte Aéreo rindió el informe correspondiente el 9 de julio del 2021, por lo que la Unidad de Asesoría Jurídica procedió a verificar el 19 de julio del 2021 que la empresa esté al día con la seguridad social del país y con la Institución, y la misma se encuentra en cumplimiento.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1365-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0895-2021, de la Unidad de la 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 121-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 121-2021 que resuelve:

1. Conocer y dar por recibido escrito VU-1535-2021-E, del 05 de julio de 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informa de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros, carga y correo de sus vuelos regulares en la ruta Boston, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 01 y hasta el 31 de agosto de 2021.

Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el Covid-19. En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía Jetblue Airways Corporation podrá solicitar una prórroga, cumpliendo con los debidos requisitos establecidos para tal fin.

2) No procede, y por tanto se rechaza, la suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa, (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 01 de agosto al 03 de agosto de 2021, dado que no se está suspendiendo ninguna operación, por el contrario, según los itinerarios autorizados, estaría operando con regularidad, tal y como quedó ampliamente detallado en la parte considerativa de la presente resolución.

3) Indicar a la compañía Jetblue Airways Corporation que, para el reinicio de las operaciones, deberá presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud y otras autoridades competentes.

4) Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1348-2021, del 15 de julio del 2021, 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-0878-2021, del 15 de julio del 2021, suscrito por la señora

Vanessa Madriz Sequeira, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por el señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, contra el artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021, del 28 de abril de 2021, mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021, de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021, relacionada con la liquidación derivada del procedimiento de rescisión del contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN".

El señor Mauricio Rodríguez Fallas se refiere al asunto e indica que no existe un análisis nuevo de fondo para este caso, debido a que la empresa reitera los mismos argumentos ya expresados anteriormente, por lo que procede a mencionar los antecedentes de este.

Menciona que hace unos meses el CETAC tomó la decisión de rescindir el contrato con la empresa Maderotec, por cuanto la pandemia desfinanció a la Administración y era imposible atender la obligación derivada de este contrato. El proceso de rescisión contractual es un proceso sumario, en el que inicialmente la Administración toma la decisión de rescindir el mismo, posteriormente pasa a la liquidación de costas, gastos, daños y perjuicios y luego la Administración conoce esa posición, toma una decisión, ese acto tiene recurso y es el que se conoce en este momento.

La empresa, en el documento presentado, insiste en que no existe fuerza mayor para la resolución del contrato, señalan que la administración sí contaba con los recursos necesarios para hacer frente a esta contratación y que existe otra razón por la cual se escudan en esta para no ejecutar el contrato y para no pagarles daños y perjuicios. A la empresa se le explica que, en su momento se demostró que la Administración no tenía recursos, que sus ingresos disminuyeron a cero y que esto obligó a la administración a dar prioridad a los casos que realmente requerían atención inmediata.

Adicionalmente, señalan que en la etapa de diseño ellos hicieron una modificación a la propuesta de la Administración y que hay una contratación irregular; por lo que la Administración debe pagar las modificaciones que ellos hicieron al diseño. La Administración les explica que el objeto contractual era el prediseño, diseño, construcción y mantenimiento del aeropuerto y que parte de la obligación de ellos era hacer un diseño del aeropuerto, que la Administración lo que les facilitó fue una propuesta, lo cual está claramente establecido en el contrato de esta manera, por consiguiente, no corresponde el pago de la supuesta contratación irregular por parte de la empresa.

Se les explica que desde el punto de vista legal la obligación de la Administración es certificar el contenido presupuestario para erogaciones como esta y que, a la fecha, no se tienen los recursos, pero que el documento válido para efectos de la contratación fue la certificación por parte de la Administración, en la que se indicaba que no se tenían los recursos económicos suficientes.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1348-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0878-2021, de la Unidad de la 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 122-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 122-2021 que resuelve:

1) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, contra el artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021, del 28 de abril de 2021, mediante la cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021, de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021, relacionada con la liquidación derivada del procedimiento de rescisión del contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN".

2) Confirmar en todos sus extremos el artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021, del 28 de abril de 2021, mediante la cual el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021, de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021.

3) Dar por agotada la vía administrativa.

4) Notifíquese señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, por medio de los correos electrónicos adolfo@maderotec.com y rsaborio@projurcr.com

B. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

Este artículo corresponde a un proceso administrativo en desarrollo por lo que se trata de información confidencial, hasta que este concluya el proceso de resolución final se conocerá en el acta que corresponda.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1350-2021, del 19 de julio del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0191-2021, del 19 de julio del 2021, suscrito por el señor Luis Torres Núñez, jefe de la Unidad de Supervisión de Aeródromos, en el que remite el informe relacionado con la solicitud del cierre permanentemente y desinscripción del Aeródromo Rancho Nuevo, el cual se ubica en la provincia de Puntarenas, cantón Parrita, distrito Rancho Nuevo; debido a que inicialmente se había inscrito dicho emplazamiento como un aeródromo, pero en la actualidad estos terrenos están dedicados a otra actividad y ya no existe dicho aeródromo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1350-2021, de la Dirección General y DGAC-DSO-AGA-OF-0191-2021, de la Unidad de Supervisión de Aeródromos:

1. Aprobar la solicitud de cierre definitivo en el AIP y la desinscripción ante el Registro Aeronáutico del aeródromo Rancho Nuevo.

2. Autorizar a la Unidad de Supervisión de Aeródromos a realizar los trámites respectivos ante los Servicios de Información Aeronáutica y el Registro Aeronáutico.

ACTA No. 57-2021

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS VEINTE HORAS CON TREINTA Y UN MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 57-2021

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 57-2021

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 57-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	28 de julio del 2021
Hora:	5:00 p.m.

Se convoca a reunión a los señores miembros del CETAC

Sr. Olman Elizondo Morales	Presidente CETAC
Sr. William Rodríguez López	Vicepresidente CETAC
Sra. Sofía Beatriz García Romero	Secretaria CETAC
Sra. Karla Barahona Muñoz	Directora CETAC
Sr. Daniel Araya Barquero	Director CETAC
Sr. Gustavo Segura Sancho	Director CETAC
Sr. Gonzalo Gerardo Coto Fernández	Director CETAC
Sr. Álvaro Vargas Segura	Director General
Sr. Luis Miranda Muñoz	Subdirector General
Sr. Óscar Serrano Madrigal	Auditor General

A los asesores

Sr. Luis Fallas Acosta	Asesor Jurídico del CETC
Sr. Mauricio Rodríguez Fallas	Jefe de la Asesoría Jurídica

Secretaria

Sra. Karol Barrantes Bogantes	Secretaria de actas

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación de las actas de las sesiones No. 54-2021 y 55-2021.

III.- AUDIENCIA

1. Audiencia otorgada al señor Rafael Mencía Ochoa, en representación de la compañía Aeris, para exponer el tema de seguimiento de la propuesta de ampliación de plazo del contrato de Gestión Interesada.

IV.- CONTRALORÍA DE SERVICIOS

1.- Informe de la Contraloría de Servicios II Trimestre 2021

V.- UNIDAD DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

1- Solicitud de aclaración de información en oficio CETAC-AC-2021-0160.

2- Informe trimestral de labores AIA.

VI.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Aprobación final por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, de la presente enmienda al Manual de Procedimientos Operativos del Aeropuerto (MPO), que establece el Contrato de Gestión Interesada o, Manual de Operaciones de Aeródromo (MOA), de conformidad con el RAC 139, Decreto Ejecutivo No. 31803-MOPT, publicado en el diario oficial La Gaceta No. 100, del 24 de mayo del 2004, denominado "Certificación de Aeródromos".

2.- Informe de pago costas procesales, según resolución 93-2015 de las 13:00 horas del 04 de agosto de dos mil quince, del Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda y resolución 00372-F-S1-2021 proceso de conocimiento interpuesto por la CORPORACIÓN FINANCIERA INTERNACIONAL. (expediente No. 11-004558-1027-CA).

VII.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

A1.- Listado de solicitudes de suspensión de rutas por parte de operadores aéreos, vencidas y pendientes de conocer por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

A2.- Elevación a Audiencia pública y permiso provisional renovación certificado de explotación Fumisibù Atlántica S.A.

A3.- Solicitud de suspensión rutas operadas por la compañía Jetblue Airways Corporation.

A4.- Recurso de reconsideración interpuesto por el señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, contra el artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021 del 28 de abril de 2020, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021 de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021, relacionada con la liquidación derivada del procedimiento de rescisión del contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN".

B. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

B1. - Solicitud presentada por la compañía TRANSPORTES AÉREOS GUATEMALTECOS S.A. para la autorización del inicio de sus operaciones a partir del 01 de junio del año en curso, en la ruta Ciudad de Guatemala, Guatemala–Tegucigalpa, Honduras–San José, Costa Rica y viceversa.

C. – DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

C1. - Informes finales de los accidentes de las aeronaves TI-BEI y TI-AGM.

D. – UNIDAD DE SUPERVISIÓN DE AERÓDROMOS

D1. - Solicitud de cierre definitivo en el AIP y la desinscripción ante Registro Aeronáutico del aeródromo Rancho Nuevo (MRRN).

VIII.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

IX.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

No. 121-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 20:04 horas del 28 de julio del dos mil veintiuno.

Se conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-1535-2021-E del 03 de julio de 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante cual solicitó la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa, (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 01 al 03 de agosto de 2021, y Boston, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 01 y hasta el 31 de agosto de 2021.

Resultandos:

Primero: Que compañía Jetblue Airways Corporation cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 41-2009 del 25 de mayo de 2009, para brindar servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, el cual se encuentra vigente hasta el 25 de mayo de 2024, en las siguientes rutas:

- ✓ Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa
- ✓ Nueva York, Estados Unidos de América-Liberia, Guanacaste, Costa Rica y viceversa
- ✓ Fort Lauderdale, Florida-San José, Costa Rica y viceversa
- ✓ Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa
- ✓ Nueva York, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa

Segundo: Que mediante resolución número 90-2021 del 09 de junio de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó:

> *"1. Conocer y dar por recibido el escrito número VU-0908-2021-E del 15 de mayo de 2021, mediante el cual, la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, representada por la señora Alina Nassar Jorge, informó de la suspensión de los vuelos regulares en las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa; Los Ángeles, Estados Unidos–Liberia, Costa Rica y viceversa; Nueva York, Estados Unidos–San José, Costa Rica y viceversa; Boston, Estados Unidos–Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 y hasta el 31 de mayo".*

Tercero: Que mediante escrito del 03 de julio de 2021, registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-1535-2021-2021-E del 05 de julio de 2021, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, solicitó al Consejo Técnico la suspensión temporal de las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 01 al 03 de agosto de 2021, y Boston, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 01 y hasta el 31 de agosto de 2021.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-109-2021 del 09 de julio de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"1. Conocer y dar por recibido escrito VU 1535-2021-E, del día 03 de julio del 2021, donde la compañía Jetblue Airways Corporation, informa la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo, de sus vuelos regulares en la ruta Boston, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), a partir del 01 de agosto y hasta el 31 de agosto del 2021.*
>
> *2. Indicar a la compañía que no se atiende la suspensión en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y v.v del 01 al 03 de agosto del 2021, por cuanto existe solicitud para operar del 04 al 31 de agosto del 2021, los días miércoles y sábados, situación que implican dos operaciones por semana en el mes de agosto del 2021.*
>
> *3. Recordar a la compañía que se deberán presentar los nuevos itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19".*

Quinto: Que en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 19 de julio de 2021, se constató que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Sexto: Que mediante constancia de no saldo número 291-2021 del 19 de julio de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-1535-2021-E del 05 de julio de 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante

cual solicita la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo, en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 01 al 03 de agosto del 2021 y Boston, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 01 y hasta el 31 de agosto de 2021.

Inicialmente, no procede suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa, (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 01 de agosto al 03 de agosto de 2021, según el número DGAC-DSO-TA-INF-109-2021 del 09 de julio de 2021, suscrito por la Unidad de Transporte Aéreo, debido a que la compañía tiene autorizados, mediante el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-IT 145-2021 del 03 de julio del 2021, los itinerarios hasta el 31 de julio de 2021.

N° Vuelo	Vigencia	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
JBU 980	01/07/2021 al 31/07/2021	3, 6	14:09		LAX-LIR	
JBU 979				15:30	LIR-LAX	

Adicionalmente, mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-1536-2021-E del 05 de julio de 2021, la compañía Jetblue Airways Corporation solicitó nuevos itinerarios ante el Consejo Técnico de Aviación Civil para el mes de agosto de 2021, el cual se describe a continuación, entre otro lo siguiente:

En la ruta Los Ángeles – Liberia – Los Ángeles, efectiva a partir del miércoles 04 de agosto de 2021, el itinerario a continuación.

JBU 980	4/8/2021	3	14:08		LAX-LIR	A321
JBU 979				15:30	LIR-LAX	
JBU 980	05/08/2021 al 31/08/2021	3,6	14:11		LAX-LIR	
JBU 979				15:32	LIR-LAX	

Como se observa, el esquema de operación en la ruta LAX-LIR-LAX para los meses de julio y agosto es para los miércoles y sábados y, entre la semana del domingo 01 al sábado 07 de agosto de 2021, estaría operando el miércoles 04 y el sábado 07.

Razón por la cual, no procede la suspensión correspondiente a la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 01 al 03 de agosto de 2021, dado que no se está suspendiendo ninguna operación, por el contrario, según los itinerarios autorizados, estaría operando con regularidad.

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

"2. Cada parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

... 4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima sin límite de suma de la compañía Jetblue Airways Corporation, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Boston-Liberia-Boston, en las fechas indicadas.

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

"Artículo 157.- *El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.*

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-109-2021 del 09 de julio de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido escrito VU 1535-2021-E del 03 de julio de 2021, mediante el cual, la compañía Jetblue Airways Corporation informó la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo, de sus vuelos regulares en la ruta Boston, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 01 de agosto y hasta el 31 de agosto de 2021.

Asimismo, recomendó indicar a la compañía que no se atiende la suspensión en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa en el período del 01 al 03 de agosto de 2021, por cuanto existe solicitud

para operar del 04 al 31 de agosto de 2021, los miércoles y sábados, situación que implican dos operaciones por semana en el mes de agosto de 2021.

En otro orden de ideas, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 19 de julio de 2021, se constató que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, 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).

Asimismo, mediante constancia de no saldo número 291-2021 del 19 de julio de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Conocer y dar por recibido escrito VU-1535-2021-E del 05 de julio de 2021, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informa de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo de sus vuelos regulares en la ruta Boston, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 01 y hasta el 31 de agosto de 2021.

Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía Jetblue Airways Corporation podrá solicitar una prórroga cumpliendo con los debidos requisitos establecidos para tal fin.

2) No procede y por tanto se rechaza, la suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa, (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 01 de agosto al 03 de agosto de 2021, dado que no se está suspendiendo ninguna operación, por el contrario, según los itinerarios autorizados, estaría operando con regularidad, tal y como quedó ampliamente detallado en la parte considerativa de la presente resolución.

3) Indicar a la compañía Jetblue Airways Corporation que para el reinicio de las operaciones, deberá presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud y otras autoridades competentes.

4) Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

N° 122-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil, a ser las 20:15 horas del 28 de julio de dos mil veintiuno.

Se conoce recurso de reconsideración interpuesto por el señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, contra el artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021 del 28 de abril de 2020, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021 de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021, relacionada con la liquidación derivada del procedimiento de rescisión del contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*".

Resultando:

Primero: Que mediante artículo 13 de la sesión ordinaria 88-2020 del 02 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil tomó el siguiente acuerdo:

> "**1**. *De conformidad con los artículos 11 de la Ley de Contratación Administrativa y 210 y 214 de su reglamento, se rescinde por fuerza mayor el contrato suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y Consorcio Maderotec, integrado por la empresa Estructura de Madera Laminada Sociedad Anónima (Maderotec), cedula jurídica número 3-101-697004, Adolfo Mejía Márquez, cedula de identidad número 1-1057-0856, y Juan Bosco Tuk Duran, cédula de identidad número 1-0400-0867, derivado del procedimiento de la Licitación Pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN", el cual fue conocido y aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo 12 de la sesión ordinaria 62-2018 del 20 de noviembre de 2018, debidamente refrendado por la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, mediante oficio número DCA-0762 (02748) del 25 de febrero de 2019.*
>
> **2.** *Otorgar audiencia por un plazo de 15 días hábiles a la empresa Consorcio Maderotec, integrado por la empresa Estructura de Madera Laminada Sociedad Anónima (Maderotec), cedula jurídico número 3-101-697004, Adolfo Mejía Márquez, cedula de identidad número 1-1057-0856, y Juan Bosco Tuk Duran, cédula de identidad número 1-0400-0867, para que se refiera a la casual invocada y presente el detalle de liquidación, aportado la prueba respectiva.*
>
> **3**. *Vencido el plazo de audiencia, el Consejo Técnico de Aviación Civil adoptará, dentro de quinto día hábil, cualquier medida necesaria para valorar la liquidación presentada por el contratista. Evacuada la prueba, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolverá dentro del mes calendario siguiente y estará obligada a la verificación de todos los rubros presentados. La resolución tendrá recursos de reconsideración establecido en la Ley General de Aviación Civil.*

4. Una vez firme la rescisión, la respectiva liquidación se enviará a aprobación de la Contraloría General de la República de la República, quien contará con veinticinco días hábiles para aprobar, improbar o efectuar las observaciones que considere pertinentes, de conformidad con lo indicado en el artículo 216 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

5. Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que deposite el 10% del monto retenido a Consorcio Maderotec en cada uno de los avances de obra cancelados a esa empresa, previo al visto bueno y sobre ese desembolso por parte del Área de Infraestructura Aeronáutica, en el que indique que los trabajos realizados y cancelados fueron recibidos a satisfacción de la Administración".

Segundo: Que dicho acuerdo fue transcrito mediante oficio número CETAC-AC-2020-1413 del 09 de diciembre de 2020, debidamente notificado mediante acta de notificación número 433 de las trece horas con cincuenta y cinco minutos del día 10 de diciembre de 2020.

Tercero: Que mediante escrito del 11 de enero de 2021, el señor Adolfo Mejía Márquez, representante del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, presentó un detalle de los daños y perjuicios. Mismo que fue traslado por el Consejo Técnico de Aviación Civil a la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio número CETAC-TC-2021-0023.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0059-2021 del 14 de enero de 2021, la Asesoría Jurídica trasladó la información y documentación a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, con el fin de que efectuara el análisis técnico correspondiente. Asimismo, mediante oficio número DGAC-AJ-OF-093-2021 del 21 de enero de 2021, la Asesoría Jurídica otorgó a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica un plazo máximo al 30 de enero de 2021, para emitir el informe correspondiente.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0047-2021 del 27 de enero de 2021, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica solicitó información adicional al Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, con la finalidad de efectuar el análisis de la liquidación presentado, en 11 de enero de 2021.

Sexto: Que mediante escrito del 09 de febrero de 2021, el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima presentó escrito y efectuó una serie de manifestaciones. No obstante, no se adjuntó la información solicitada en el formato requerido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0089-2021 del 11 de febrero de 2021, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica solicitó al Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, nuevamente, la información adicional requerida en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0047-2021 citado, en el formato adjunto a fin de efectuar el análisis correspondiente. Dicho documento fue notificado el día 12 de febrero de 2021, mediante correo electrónico.

Noveno: Que mediante escrito del 17 de febrero de 2021, el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima presentó escrito y efectúa una serie de manifestaciones.

ACTA No. 57-2021

Décimo: Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0172-2021 del 13 de abril de 2021, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica emitió el criterio técnico sobre la liquidación presentada por el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima.

Décimo primero: Que mediante artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021 del 28 de abril de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021 de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021, mediamente la cual se resolvió lo siguiente:

> *"Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-701-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0445-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 05, al cual se le asigna el número 55-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 55-2021 que resuelve:*
>
> *1) No procede el cobro por concepto de modificación del costo de la obra para efectos de anteproyecto, diseño, planos y otras especificaciones, por la suma de ₡92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones), por cuanto, según el criterio emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, los trabajos realizados en el anteproyecto y diseño fueron conforme y en apego a lo establecido en el contrato de licitación y pliego de condiciones, y fueron pagados en su totalidad.*
>
> *2) No procede el cobro por concepto de lucro cesante (utilidad del proyecto constructivo), por la suma de ₡227.777.550 (doscientos veintisiete millones setecientos setenta y siete mil quinientos cincuenta colones), en razón de que el artículo 214 del Reglamento de la Ley de Contratación Administrativa dispone que, en caso fortuito o fuerza mayor, se tiene que liquidar la parte efectivamente ejecutada y los gastos que tuvo la contratista, en previsión de la ejecución total del contrato, es decir los gastos que tuvo cuando todo iba normalmente y debía ejecutar la obra, siempre que esté debidamente comprobado.*
>
> *Y únicamente habilita a la Administración a reconocer al contratista cualquier daño o perjuicio que la terminación del contrato le causare, previa invocación y comprobación, cuando la rescisión contractual se origine por motivos de interés público.*
>
> *3) Notifíquese. ACUERDO FIRME."*

Décimo segundo: Que dicho acuerdo fue transcrito mediante oficio número CETAC-AC-2021-0494 del 05 de mayo de 2021, debidamente notificado mediante acta de notificación número 111 de las catorce horas con cincuenta y cinco minutos del día 07 de mayo de 2021.

Décimo tercero: Que mediante escrito del 27 de mayo de 2021, recibido el 28 de mayo de 2021, el señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, interpuso recurso de reconsideración contra el artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021 del 28 de abril de 2020, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021 de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021, relacionada con la liquidación derivada del procedimiento de rescisión del contrato derivado de la

licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*".

CONSIDERANDO

1) **Hechos probados.** Para efectos del presente análisis, se tienen por ciertos los hechos anteriores por constar así en el expediente administrativo que lleva la Unidad de la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil.

2) **Hechos no probados.** Ninguno de interés para la presente resolución.

3) **Fondo del asunto:**

3.1 **Sobre los alegatos presentados por el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima.** Mediante escrito del 27 de mayo de 2021, presentado ante ventanilla única el día 28 de mayo de 2021, el señor Adolfo Mejía Márquez, representante del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, presentó una serie de alegatos que fundamentan el recurso de reconsideración interpuesto, el cual detalló lo siguiente:

> ***"INSISTIMOS EN QUE EL ACTO ADMINISTRATIVO MEDIANTE EL CUAL SE DECLARÓ LA RESCISIÓN CONTRACTUAL POR LA CAUSAL DE FUERZA MAYOR, CARECE DE LA DEBIDA FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA, EN TANTO LOS MOTIVOS INVOCADOS, NO EXISTEN TAL Y COMO HAN SIDO TOMADOS EN CUENTA PARA PONERLE TÉRMINO AL CONTRATO. EN NUESTRA OPINIÓN, TAL DECISIÓN DISFRAZA LOS VERDADEROS MOTIVOS Y FINES QUE SE TUVIERON EN CONSIDERACIÓN, Y CONSTITUYEN UNA EVIDENTE DESVIACIÓN DE PODER, AFECTANDO INTERESES GENERALES, INSTITUCIONALES, Y NUESTROS DERECHOS COMO CONTRATISTAS.***
>
> *Insistimos una vez más en nuestro desacuerdo y oposición respecto a la causal invocada para ponerle término a la contratación de mérito, tanto por consideraciones de hecho, como por consideraciones jurídicas adicionales. Nuevamente, en el expediente existe evidencia de que la Administración* ***sí contaba*** *con los recursos económicos requeridos para hacerle frente a la presente contratación, al menos en su objeto contractual inicial, esto es sin las "modificaciones" al diseño que fueron posteriormente ordenadas por el CETAC durante la elaboración de éste. Más aún, al dejar rendida la audiencia concedida, el CONSORCIO MADEROTEC dejó explicito los elementos de prueba que acreditaban tales montos de dinero a saber:*
>
> *-**Al momento de promover la Licitación**; constando en el expediente de la Proveeduría Institucional a través de del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), que el 05 de setiembre de 2018, curso invitación para la participación del concurso de la Licitación Pública 2018LN-000005-0006600001, denominada de la MEJORAMIENTO DE TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN". Para dicha fecha, se contaba con un presupuesto de 200 millones y el compromiso de incluir dentro del presupuesto 2019, la partida para la conclusión de dicho proyecto que corresponde al monto de 1.500 millones de colones, tal cual quedó explicito en el Oficio DGAC-0626- 18 de fecha 25 de abril de 2018, visible a folio 767 del expediente, al disponer en lo que interesa:*
>
> *"...Con base en lo anterior, se informa que a la fecha se cuenta con un presupuesto de C 200.000.000,00 para la ejecución de este año, por lo que esta Dirección General se compromete a incluir dentro del presupuesto*

para el año2019, la partida a requerir para la conclusión de dicho proyecto que corresponde a un monto de C 1.500.000.000,00 para las obras civiles del proyecto."

***-Al momento de celebrar la contratación**; Tal como consta en el oficio número DCA-0262 (02748) del 25 de febrero de 2019, en donde los señores Alfredo Aguilar Arguedas, entonces Gerente Asociado, y Lucía Golchez Beirute, Fiscalizadora de la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, aprobaron en forma condicionada el contrato y adenda suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y el Consorcio Maderotec, para el diseño y construcción de la nueva Terminal del AeropuertoInternacional de Limón, seguridad y vigilancia aérea, bodegas y obras conexas, así como, las instalacionespara los paneles solares sistema contra incendios y tratamiento de aguas residuales, por un monto de C 1.758.900.000.00. Para la emisión del citado Oficio, la Contraloría General de la República tuvo como un hecho probado, la existencia del contenido presupuestario para hacerle frente a los pagos que demandaban la ejecución contractual, tal como consta en el citado Oficio DCA-0262 (02748), al señalar:*

*"...**I. Antecedentes**. Por disposición del artículo 8 del Reglamento de Refrendosde las Contrataciones de la Administración Pública, se tienen por acreditados los siguientes documentos: 1. Certificación de contenido económico emitida por Magaly Vargas Hernandez, encargado de Recursos Financieros, según la cual, en los registros del presupuesto de 2019, subpartida 5-020-1. (...) **II. Criterio de la División.** Una vez efectuado el estudio de rigor, y de conformidad con el artículo 8 del Reglamento sobre el Refrendo de las Contrataciones de la Administración Pública, devolvemos debidamente refrendado el contrato de cita, con las siguientes observaciones: a. Queda bajo la exclusiva responsabilidad de esa Administración, contar con el disponible presupuestario necesario para hacer frente a las obligaciones que se deriven de este negocio jurídico. De igual forma, deberá verificar que los recursos económicos puedan utilizarse válidamente para el fin propuesto en el contrato. Al ser un contrato que se efectuará en varios años, esa entidad será responsable de verificar contar con el disponible para los restantes periodos."*

Seguidamente, en la citada certificación emitida por Vargas Hernández, a las 9:00 del 24 de enero de 2019, se hizo constar:

"...En la subpartida 5-02-01 del presupuesto 2019, se encuentra disponible el contenido (el dinero) de C 1.500.000.000,00 (Mil quinientos millones de colones con 00/100) para el Diseño y Construcción Terminal Aeropuerto Internacional de Limón. Este proyecto es plurianual según programación de la Unidad de Infraestructura por lo que en la formulación del año 2020 se incorporará la suma de C 258.900.000,00. La Unidad de Infraestructura Aeronáutica será el responsable de incorporar dichos recursos. Este monto se financiará con ingresos por Transferencias de Capital del Gobierno Central, de conformidad con la Ley N° 8316 Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional Artículo 2 inciso c."

*En la exposición de los motivos para "justificar" la supuesta existencia de una fuerza mayor, el CETAC expone la "caída" en los ingresos de capital, así como en los ingresos corrientes, para el año 2020, como consecuencia de la Pandemia, **sin que expliquen que sucedió con los 1.500 millones que ya existían, mucho antes de la aparición de la pandemia (enero de 2019 según la certificación de las instancias Financieras del CETAC) dineros que por virtud del ordenamiento que rige la materia estaban vinculados a este proyecto, bajo la subpartida 5-02-01, tal como se hizo constar a la Contraloría General de la República de su existencia.** ¿Ese dinero existió, o simplemente se le mintió a la Contraloría y a nosotroscomo Contratistas? Partiendo de que efectivamente existió, tal como se certificó por un funcionario del CETAC, nos preguntamos ¿Actualmente existe, o se gastó? ¿En que se*

gastó? ¿Quién dio la orden para desviar tales fondos a otros "gastos"? ¿Por qué oficios se emitió tal orden? ¿En qué se fundamentó tal orden? ¿Se mantuvieron presupuestados para el 2020, bajo la misma partida y ligados al presente contrato? ¿Por el mismo monto, o por un monto mayor o menor? Si no fue así, nos preguntamos ¿Quién dio la orden? ¿En que motivos se sustentó?

Uno puede entender que producto de la pandemia, concursos que no hubieren iniciado su tramitación, e incluso aquellos que estuvieren en proceso de adjudicación pudiesen haber sido dejados sinefectos, pero no entiende como un proyecto ***de la importancia que tiene el presente para la reactivacióneconómica de Limón y del país,*** *con el dinero ya presupuestado, existente e incluso vinculado exclusivamente para ese solo contrato, sencillamente* ***desapareció,*** *al menos al Contratista CETAC no le da ningún razonamiento, ninguna prueba, de lo que aconteció con dichos recursos,* ***y trata de manera implícita talesrecursos como si no existieran.***

Seguidamente, llama poderosamente la atención que CETAC expone en la resolución N° 55-2021 que "Para el año 2021 el panorama no mejora, ya que al pasar a formar parte del presupuesto del MOPT de acuerdo a la Ley 9524 "Ley de Fortalecimiento de los Órganos Desconcentrados" el límite de gasto paraingreso de capital es de C 16.145.000.000.00 millones, lo cual no nos permite comprometer un monto muyelevado de recurso en proyectos de inversión. Así bajo este escenario para el año 2020 y 2021 el ConsejoTécnico de Aviación Civil tendrá que priorizar en aquellos proyectos de inversión que realmente no se pueden detener" lo cual no explica ni permite entender cuales proyectos sí continuarán, cuáles no, por cuales montos, ni abunda en las razones financieras, jurídicas, de política general y de impacto nacional y regional por lascuales ***este proyecto no califica para estar incluido dentro de dichas partidas,*** *y otros sí.*

Contrario a lo afirmado por CETAC, y aun considerando la situación financiera generada por la pandemia, el expediente acredita que CETAC ***sí contaba con recursos financieros para hacerle frente a las erogaciones de la presente contratación.***

En tales condiciones, los alegados problemas financieros causados al CETAC por la pandemia referida, lejos de ser la verdadera causa y tener relación directa con la terminación del contrato, son una excusa utilizada para adoptar un acto final que resulta lesivo tanto al interés general, como al interés institucional, e igualmente a los derechos de nosotros como contratistas; ello es así porque ***no califican como caso fortuito o fuerza mayor,*** *porque además de que si existe contenido presupuestario para ejecutar la obra contemplada en su diseño original según sendas certificaciones en el expediente, ejecución que se podría realizar sin la gran cantidad de modificaciones solicitadas, tampoco el CETAC ha acreditado que tal situación le es* ***insuperable,*** *esto es que les resultó del todo imposible contar con todos los recursos requeridos-incluido aquellos necesarios según las modificaciones solicitadas-.*

Por el contrario, la nota del señor Ministro Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, según oficio DM-2020-4062 de 26 de octubre de 2020, más bien acredita que la Administración ***sí contaba con la posibilidad de aumentar los recursos financieros existentes para ejecutar la contratación aun con las modificaciones requeridas,*** *al sugerirle al Director General de Aviación Civil se haga una revisión del alcance de la Obra, para que el monto del contrato* ***preferiblemente*** *no supere los C 2.500.000.000,00.*

Entonces, entiende el Consorcio Maderotec que el ***"evento"*** *que genera la pretendida terminación del contrato, no es de carácter financiero, como se pretendido hacer creer, pues existe presupuesto hasta por el orden de los C 2.500.000.000,00, incluso mayor aún, según palabras* ***e instrucciones precisas*** *del Señor Ministro; y por el contrario, el evento que genera la decisión de la Administración de ponerle término a la contratación de mérito,*

***se origina en un desacuerdo entre el CETAC y el CONTRATISTA, por los efectos e impactos que las citadas modificaciones generan en la economía del Contrato**, desacuerdo que se explicitó en la larga, cansada y tediosa discusión sobre el desglose y la estructura de costos que componen el precio de la contratación; esto porque como lo sabe el CETAC, se pretendió que el contratista asumiera los mayores costos implícitos de varias de las modificaciones contractuales, sin trasladar esos mayores costos al precio final, argumentando para ello la existencia de una supuesta "doble" estructura de costos, haciendo una propuesta que se construyó **no a partir de la información que contenía la oferta del Contratista, sino conforme al "entender" e interpretación realizada por las instancias técnicas del CETAC** y con evidente intención de **cercenarle al Consorcio Contratista en forma grosera la utilidad proyectada,** lo cual trae aparejado una ruptura del equilibrio económico y financiero de la contratación.*

Esto queda también explicito en el expediente de la contratación, incluso de la resolución N° 2017-2020 de las 19:50 horas del 02 de diciembre de 2020, la citarse el informe DGAC-DA-OF-355-2020, del 14 de octubre de 2020, en donde de frente a la situación que estaba enfrentando esta contratación (incluido las suspensiones contractuales y los efectos de la pandemia en las finanzas públicas de CETAC) se señalan los 2 escenarios posibles, a saber: rescindir el contrato para ejecutar una nueva contratación, y/o dar continuidad a nuestra contratación, señalándose respecto a este último que:

*"...Debe tenerse en cuenta por parte de la Dirección General de Aviación Civil, que en este supuesto debe contarse con la aceptación de la empresa del criterio técnico rendido respecto a la propuesta económica y ajustar su presupuesto a la estructura de costos aprobada por la Contraloría General de la República, como requisito para poder formular la adenda al contrato. De lo contrario se tendría que resolver este. No se omite indicar que todas estas actividades deben estar aprobadas por parte de las unidades internas y externas competentes antes del 02 de diciembre del presente año, **siendo que para el día 03 de diciembre del 2020, debe emitirse un acto administrativo por parte del CETAC definiendosi el proyecto continúa o si debe rescindirse por haber cumplido un año de suspensión..."***

*No se entiende como siendo que desde marzo se advirtió los efectos de la pandemia, más aún que tal como expuesto a lo largo de ambas resoluciones del CETAC (N° 217-2020 de las 19:50 hrs. del 02 de diciembre de 2020, y N° 55-2021 de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021) se tenía un efecto absolutamente importante en las finanzas de ese Consejo Técnico (lo exponen como extraordinario en su aparición y gravepor su incidencia), las instancias de CETAC valoran aún continuar con la ejecución de la contratación a fines del año 2020; esto no se entiende si efectivamente fuera cierto que la carencia de presupuesto es lo que motiva la terminación anticipada de la contratación. Pero la propia Resolución N° 2017-2020 de las 19:50 horas del 02 de diciembre de 2020, expone y acredita las **verdaderas razones que privaron para emitir un acto de terminación anticipada para la presente contratación,** al señalar a renglón seguido:*

*"...Es mediante escrito número 1112-1-2020 del 12 de noviembre de 2020, el señor Adolfo Mejias Márquez, Gerente General de Maderotec, dio respuesta al oficio número DGAC-DG-OF-1825-2020 citado, y entre otras cosas solicitó lo siguiente: (...) Dicho escrito fue analizado por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-944-2020 del 20 de noviembre de 2020. Sin embargo, **conforme a reunión del 25 de noviembre de 2020, la propuesta por el contratista no resulta viable técnica ni financieramente, por lo que se requiere hacer la rescisión contractual.** Aunado al hecho de que la Administración no cuenta con los recursos para hacer frente a la erogación."*

Esta es la verdadera causa de la pretendida terminación del contrato, tratada en forma laxa en los hechos probados Vigésimo noveno, Trigésimo, Trigésimo Tercero, Trigésimo cuarto, Trigésimo quinto yTrigésimo sexto. El CETAC no explica y acredita porque no le resultó factible a la Administración la propuesta del Contratista, de reducir el alcance del proyecto, de manera que se contemple el suficiente factor de seguridad para cubrir los costos mencionados, así como los pendientes de pago tanto los que se generarán en formadirecta o indirecta con el nuevo alcance.

Ahora, al emitir la Resolución N° 55-2021 del CETAC, las instancias técnicas internas ***modifican nuevamente su versión, faltando a la verdad, al señalarse:***

"...a pesar de que la Administración procuró y gestionó alternativas para podercontinuar con el mismo, la empresa declinó realizar el proyecto con un alcancemenor según lo manifestado en oficio de referencia..."

Lo anterior es absolutamente falso, y quien redactó el informe contenido en el Oficio número DGAC- DA-IA-OF-0172-2021 del 09 de abril de 2021, ni siquiera tomó en consideración ***que fue el propio Consorcio Contratista quien propuso al CETAC valorar una reducción del alcance del proyecto, de tal manera que contemple el suficiente factor de seguridad para cubrir los costos arriba mencionados,*** *y todo esto según lo dicho por CETAC, al tratarse de HECHOS YA TENIDOS POR PROBADOS en la Resolución N° 217-2020, de las 19:50 hrs. del 02 de diciembre de 2020, hechos* ***Trigésimo y Trigésimo tercero*** *al señalarse en aquella:*

*"...**Trigésimo:** Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1825-2020 del 29 de octubre de 2020, el señor Álvaro Vargas Segura, Director General de AviaciónCivil, indicó a la empresa Maderotec que, atendiendo instrucciones superiores por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes, se adjunta el oficio númeroDGAC-DA-IA-OF-0884-2020 del 28 de octubre de 2020, así como, el oficio númeroDGAC-DA-IA-OF-02962020 del 08 de abril de 2020, en aras de poder ajustarnos al plazo legalmente establecido y poder dar continuidad al proyecto en estudio, se le concedió el plazo de cinco días hábiles a partir de la notificación a fin de queexterne la aceptación de continuar con la elaboración de una adenda al contrato original, con el nuevo alcance propuesto. Documento que fue recibido por la empresa Maderotec, el 29 de octubre de 2020.*

Trigésimo tercero: *Que mediante escrito número 1112-1-2020 del 12 de noviembre de 2020, el señor Adolfo Mejía Márquez, Gerente General deMaderotec, dio respuesta al oficio número DGAC-DG-OF-1825-2020 citado, y solicita:*

A) Que la administración nuevamente valore reducir el alcance del proyecto, de manera que, contemple el suficiente factor de seguridad para cubrir los costosarriba mencionados, tanto los pendientes de pago como los que se generarán de forma directa o indirecta con el nuevo alcance.

B) Considerar también, el plazo y costo del ajuste en diseño, planos y presupuesto, así como los trámites para llevar a cabo esta tercera versión de proyecto de forma completa y correcta.

C) Dado que no se ha llegado a un acuerdo respecto a la estructura de costos,con todo respecto solicitamos a la administración, que revise nuevamente los oficios entregados por el consorcio referentes a la estructura de costos, con el fin de aclarar este tema."

El expediente da cuenta de la buena fe con la cual actuó el CONTRATISTA, proponiendo una reducción del alcance del proyecto, a efecto de darle continuidad al mismo; más bien fueron las instanciasinternas del CETAC las que declinaron realizar el proyecto con un alcance menor, para ajustarlo a la condición financiera que se estaba

viviendo en virtud de la pandemia. ***Insistimos una vez más, tal cual se ha insistido en todas las reuniones en las cuales participamos con la Administración, estamos en la mayor disposición y anuencia a ejecutar el proyecto, en los términos pactados contractualmente, esto es sin la "intenciones" de modificaciones que nos comunicó la Administración. Nuestro deseo, nuestro objetivo y nuestro derecho es ejecutar este proyecto, tal cual se plasmó por la Administración, tal cual pactamos y tal cual se incluyó dentro del objeto contractual.***

Resulta una contradicción que existiendo ***contenido presupuestario suficiente para la ejecución del proyecto en su concepción inicial, esto es conforme al objeto contractual pactado, y existiendocomo se afirma una evidente necesidad de tal mejoramiento,*** *más aún en momentos en que se requiere reactivación económica, se ponga terminación anticipada a esta contratación, bajo una argumentación falaz.*

La emisión de informes por parte de las instancias internas del CETAC, conteniendo manifestaciones que faltan a la verdad, impiden que las altas instancias conozcan los hechos realmente acontecidos, y apliquen las consecuencias jurídicas que prevén la normativa superior que rige esta contratación.

Bajo lo expuesto, y siendo que la causal alegada de fuerza mayor ***resulta inexistente****, no habiéndose producido ninguno de los supuestos contemplados en el artículo 11 de la Ley de Contratación Administrativa, las resoluciones N° 217-2020 de las 19:50 horas del 02 de diciembre de 2020 y N° 55-2021 de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021 resultan violatorias de nuestros derechos como contratistas, específicamente del dispuesto en el artículo 17 de dicha Ley (...)*

El señalamiento de una causal que ***no existe tal como ha sido tomada en cuenta para dictar elacto de terminación anticipada de esta contratación,*** *extinguiendo el contrato administrativo que vinculan a nuestras representadas, tiene el único fin de negar el derecho del Contratista al lucro cesante, como lo ha hecho la resolución N° 55-2021 aquí recurrida, aumentando los daños y perjuicios que se le han y están causando, lo cual repercutirá en acciones ante los Tribunales competentes que simplemente expondrán elpatrimonio institucional a las contingencias de un litigio, pero lo más grave aún, atrasando más el mejoramiento de una terminal de Aeropuerto Internacional* ***que resulta estratégica y fundamental para la reactivacióneconómica y el desarrollo de la provincia de Limón;*** *esto es sin duda el mayor daño que ha provocado este procedimiento carente de lógica, justicia, equidad y transparencia.*

II.- LAS INSTRUCCIONES QUE NOS FUERON GIRADAS DURANTE EL DESARROLLO DE LAS ETAPAS DE ANTEPROYECTO, DISEÑO Y PLANOS, NO SON NI PUEDEN CONSIDERARSE REQUERIMIENTOS DENTRO DEL OBJETO CONTRACTUAL. LAS INSTRUCCIONES CLARAS, PRECISAS Y NITIDAS DURANTE ESTAS ETAPAS FUE PARA VARIAR EL OBJETO DE LA CONTRATACIÓN, INSTRUCCIONES QUE EL CONTRATISTA EJECUTÓ ACTUANDO DE BUENA FÉ BAJO LA PROMESAEXPRESADA POR LOS PROPIOS FUNCIONARIOS DEL CETAC DE QUE SERÍA OBJETO DE REMUNERACIÓN UNA VEZ QUE SE SUSCRIBIERAN LAS ADENDAS CONTRACTUALES CORRESPONDIENTES, VARIANDO EL COMPONENTE DE DISEÑO Y PLANOS. LAS ACTUACIONES DE AMBAS PARTES CONTENIDAS EN DOCUMENTOS INSERTOS EN EL EXPEDIENTE DE LA CONTRATACIÓN, ACREDITAN ESTA VERDAD. LAS INSTANCIAS INTERNAS DE LA ADMINISTRACIÓN AHORA FALTAN A LA VERDAD, CON LA CLARA INTENCIÓN DE AFECTAR NUESTROS DERECHOS COMO CONTRATISTAS, TRATANDO DE REDUCIR LAS

INDEMNIZACIONES A QUE TENEMOS DERECHO POR SU DECISIÓN DE TERMINACIÓN ANTICIPADA DE LA CONTRATACIÓN.

Este es otro tema en el cual las instancias internas nuevamente, ***faltan a la verdad,*** *resultando nuevamente que el propio expediente de la contratación, y sus actuaciones precedentes son las que los delata. Veamos el hecho* ***décimo segundo*** *de ambas Resoluciones (N° 217-2020 y N° 55-2021):*

*"...**Décimo segundo:** Que mediante Orden de Servicio #2 del 09 de julio de 2019,se generó "Reconocimiento de plazo componente de diseño". Dicha orden de servicio se creó por un plazo de 22 días para la elaboración y estudio* ***para incluir modificaciones adicionales al diseño original;*** *la cual regía a partir del 09 de julio de 2019."*

Veamos seguidamente, el ***hecho décimo cuarto:***

*"...**Décimo cuarto**: Que a partir del 03 de diciembre de 2019 se generó la suspensión del contrato por parte de la Administración, debido a que, al darse la instrucción de incluir el levantamiento de requerimientos en la etapa de anteproyecto, razón por la cual, la empresa debía realizar un presupuesto ajustado y la Administración debía estudiar, analizar y aprobar el nuevo presupuesto, para que luego ser posteriormente remitido al Consejo Técnico de Aviación Civil,* ***para aprobación de una adenda."***

Continuemos con la exposición de las propias palabras de los funcionarios del CETAC, ahora contenidas en la Resolución R° 2017-2020, ***Considerando III, En relación con el contrato****, página 10:*

"...La facturación N° 3 se pagó en diciembre 2019 por un avance del 50 % de diseño y planos constructivos, tal como se indicó en el informe de facturación en esa factura se pagó el 50 % de avance en el contrato original, ***se señaló que el CETAC solicitó la inclusión de obras lo cual aumentó el alcance original****, se dio una orden de suspensión para que el Contratista genere un presupuesto con los planos finales para análisis y envió a probación, a pesar de tener en procesolos permisos se decidió pagar el monto total con los planos sellados en firme en 2020."*

Seguidamente, veamos lo consignado en dicha Resolución, mismo Considerando III, página 11:

*"...**Avance N° 4 C 12.312.300,00% Componentes de Diseño, Permisos y visados.** Sellos de planos y su visado por los entes requeridos. Febrero 2020. (...)Con respecto a la información enviada en el oficio es referente al proceso de Adenda,* ***debe recordarse que tal como se ha informado durante el procesode diseño se generaron solicitudes extras al diseño original contratado. Lopagado al contratista es lo referente al diseño original.*** *Ahora bien, para hacer un presupuesto detallado de una obra tiene que estar diseñada en su totalidadpara tener un presupuesto detallado, este insumo incluyendo la adenda fue enviada por el contratista para su análisis y este análisis por parte de la unidad fue lo que se envió en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0296-2020."*

Hoy, las instancias técnicas internas del CETAC faltan a la verdad, y dicen que lo instruido en aquel momento al Contratista fueron requerimientos a ser tomados en consideración al proyecto y que lo estiman lo hicieron dentro del objeto contractual, sin embargo las actuaciones de ambas Partes, las que se hicieron constar en documentos (oficios y Ordenes de Suspensión y Servicio) ***dicen exactamente lo contrario.***

Nos preguntamos, si se refería a requerimientos dentro del objeto contractual, ¿Cómo entender que la Administración otorgara un plazo adicional de 22 días al Contratista para completar tales prestaciones? ¿Fue entonces un acto de desprendimiento, o una concesión gratuita, sin fundamento alguno? ¿Así se lo van a justificar hoy a sus superiores? Veamos lo que dice la citada Orden de Servicio # 2: (...)

Veamos como abordaron las Partes estos temas, durante la prestación de los servicios. Este tema fue tratado en la ***Minuta N° 42*** *de la Sesión de Trabajo del Martes 12 de Noviembre en donde entre otras personas, participaron Adolfo Mejía por Maderotec, identificado como* ***AM,*** *Marcela Gutiérrez, funcionaria de la Dirección General de Aviación Civil, identificada como* ***MG,*** *y Jorge Murillo, funcionario de la Dirección General de Aviación Civil, identificado como* ***JM****: (...)*

Nuevamente, en la ***Minuta N° 44*** *de la Sesión de Trabajo del Lunes 02 de Diciembre de 2019, endonde entre otras personas, participaron Adolfo Mejía por Maderotec, identificado como* ***AM,*** *y Marcela Gutiérrez, funcionaria de la Dirección General de Aviación Civil, identificada como* ***MG: (...)***

Nuevamente, en la ***Minuta N° 47*** *de la Sesión de Trabajo del Lunes 06 de Enero de 2020, en donde entre otras personas, participaron Adolfo Mejía por Maderotec, identificado como* ***AM,*** *y Vanesa Madriz, funcionaria de la Dirección General de Aviación Civil, identificada como* ***VM:*** *(...)*

Finalmente, en el Informe Mensual N° 8 fechado 15 de enero de 2020, presentado por la CONTRATISTA a la Administración, se señala:

"...A continuación, se procede a describir los temas desarrollados durante estemes.

ESTATUS PRESUPUESTARIO *1*

Se expone ante los encargados del CETAC las estadísticas actuales según lassolicitudes de la institución, indicando cada uno de los incrementos en las diferentes áreas. Estas peticiones fueron tomadas en cuenta según las necesidades del usuario con respecto a las condiciones del sitio, para alcanzar un mejoramiento en la zona desde distintas circunstancias. Parte de los incrementos se ven reflejados en el paso techado por sus condiciones de confort climático; asimismo, el servicio del área comercial en el mezzanine, al ser éste de categoría internacional, generaría una mayor operación en la zona.

Se hace énfasis en cada uno de los ítems que han repercutido en la totalidad del proyecto, uno de los más significativo es la huella del proyecto con el desarrollo de más del 70% en cuanto a las áreas internas en comparación al alcance original,un 49% en las áreas externas, como lo son rampas, deck, entre otros; y un 129% en las fachadas de vidrio. En conclusión, todo el crecimiento en promedio deledificio en áreas es de un 66%, es decir, cada uno de los aumentos han influidoen todas las demás disciplinas y alcances, sobre todo en otras actividades menos tangibles como lo es el sistema de potencia, media tensión, transformador, sistemas mecánicos, supresión de incendios; en general, en la mayoría de lossistemas electromecánicos.

Maderotec en el proceso se ha ocupado de atacar todos los márgenes posiblespara ingeniería de valor sobre el alcance original, y así disminuirlo al máximo, teniendo como meta para ser legalmente aceptado un 45% extra, con una adenda interna del 50%, pero el considerable aumento ha dificultado completar los porcentajes en su

totalidad. Además, se explica en detalle el Plan de Acción como seguimiento de las ingenierías de valor en las diferentes líneas posibles.

Dicho esto, se acuerda realizar una orden de suspensión[2] a partir del 3 diciembre hasta el 6 de enero, como solución por parte de la coordinación de infraestructura, siendo el CETAC el último en valorar y aprobar los costos del proyecto. (...)

MODIFICACIONES DE DISEÑO

Como seguimiento de las ingenierías de valor, una de las alternativas para disminuir los altos costos fue el rediseño en las fachas principales de la Terminal Aérea por medio de ventanería modular[3], esto a través de la fusión de paneles de madera, paneles de vidrio y ventanas proyectables, ya que por solicitud LEED cada fachada debe tener un 30% aberturas, por lo tanto, se harán marcos de madera y marcos de metal para cumplir con los requisitos. Se trabajó más vidrio en la sala de abordaje, el mezzanine y el vestíbulo principal, para tener una visual más amplia hacia el mar, es decir el lado norte - este; y del lado sur - oeste, se aplicó más colores difuminados en los paneles de madera. Todo el rediseño cumple con las medidas de seguridad valorando un evento emergente en el área.

Se muestra el rediseño en las diferentes paredes de madera y Mold Tough, la administración solicita establecer toda la parte externa en el caso de SVA en madera, y en la Terminal Aérea se aprueba mantener paredes de Mold Tough en los pasillos de las oficinas, paralelo a ellos, se establece muro cortina para lograr transparencia e iluminación natural. Asimismo, la administración elige por medio de distintas muestras, los acabados de los pisos en el área pública y administrativa, y los enchapes a utilizar en la totalidad del proyecto. Además, se entrega una propuesta del nuevo diseño de aire acondicionado en el área de la sala de espera, mezzanine y vestíbulo, en el cual cumple la capacidad requerida, se le proporciona a la administración el diseño en los planos y fichas técnicas en digital.

Por último, se hace entrega del modelo BIM[4] a la administración, como seguimiento y registro de la institución"

Como se pueden constatar, el CONTRATISTA siempre ha expuesto con absoluta nitidez que los requerimientos realizados por la Administración durante la etapa de diseño CONSTITUYEN MODIFICACIONES al Diseño original, que serán objeto de la futura Adenda contractual que se suscriba. Este informe, y la posición del CONTRATISTA nunca fue protestado, adversado o contrariado por la ADMINISTRACIÓN, y por el contrario, todas las actuaciones realizadas por los funcionarios de la Administración, aquí citadas, dan cuenta de que siempre tuvo claro que lo mismo constituían ***prestaciones del CONTRATISTA adicionales a las del objeto contractual pactado.***

Seguidamente, el expediente también acredita que lo que originó las necesidades de un mayor presupuesto para la ejecución del contrato, ***es decir mayor que aquel que ya se disponía según las certificaciones en el expediente,*** *fueron las constantes e insistentes modificaciones al componente de diseño y sus distintos ítems, solicitadas al contratista Consorcio Maderotec, todo lo cual por aplicación del principio de intangibilidad patrimonial, y el equilibro económico y financiero de la oferta, principios derivados de la Constitución Política y contenidos en el artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa, llevaba implícito mayores costos asociados*

con dicho componente contractual, y un aumento sustancial del precio de la totalidad del contrato por su incidencia en el componente de Construcción.

Desconocemos los reales orígenes de esas modificaciones; sin embargo la obligación de la Administración al momento de licitar es considerar todas las necesidades que serían solventadas con el objeto contractual, y bajo tal entendimiento requerir al oferente que someta una oferta que por su idoneidad y completez, satisfaga efectivamente tales necesidades. Dicho de otra manera, la ley espera que las modificaciones que se dicten durante la etapa de ejecución contractual sean producto de ***"circunstanciasimprevisibles"*** *en el momento de iniciarse los procedimientos, al tenor del párrafo primero del artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa al señalar:*

*"...**Artículo 12.- Derecho de modificación unilateral.***
Durante la ejecución del contrato, la Administración podrá modificar, disminuirlo aumentar, hasta en un cincuenta por ciento (50%), el objeto de la contratación, cuando concurran circunstancias imprevisibles en el momento de iniciarse los procedimientos y esa sea la única forma de satisfacer plenamente el interés público perseguido, siempre que la suma de la contratación original y el incremento adicional no excedan del límite previsto, en el artículo 27 de esta Ley, para el procedimiento de contratación que se trate.(...)"

No creemos tampoco que fueran producto de circunstancias imprevisibles al momento de iniciarse los procedimientos. En cualquier caso, estas modificaciones ordenadas al contratista respecto al componente del diseño, aunque ordenadas por la Administración, no fueron formalizadas mediante el documento contractual correspondiente, a la espera según el dicho de los propios funcionarios del CETAC de que se completaran la revisión del nuevo presupuesto de obra, para así suscribir el adendum contractual correspondiente, y completar sus procesos de validez y eficacia.

Fueron estas modificaciones al componente de diseño, los que generaron una gran cantidad de Ordenes de Servicio suspendiendo ***el plazo*** *del contrato, instrumentos a los que se echó mano inicialmente por parte de la Administración para dar tiempo a los funcionarios del CETAC de estudiar, revisar y aprobar/improbar los nuevos diseños que se iban generando, en función de aquellas modificaciones solicitadas al Contratista por la Administración; y posteriormente para adoptar la decisión final con respecto a la presente contratación. Este proceso causó daños al contratista, que* ***al no desvincularsele del contrato,*** *tuvo que tener vinculado a la contratación de mérito, recursos humanos, financieros y de capital, por un plazo mayor que aquel que había considerado al elaborar su oferta, causándole lesión patrimonial, y fue esta misma razón la que originó que el contrato que debió cumplirse en un plazo contractual mucho menor, haya sido sometido a un plazo excesivo respecto de aquel originalmente considerado, llevándolo justo al periodo en que se genera la pandemia y los efectos en la economía y sociedad costarricense.*

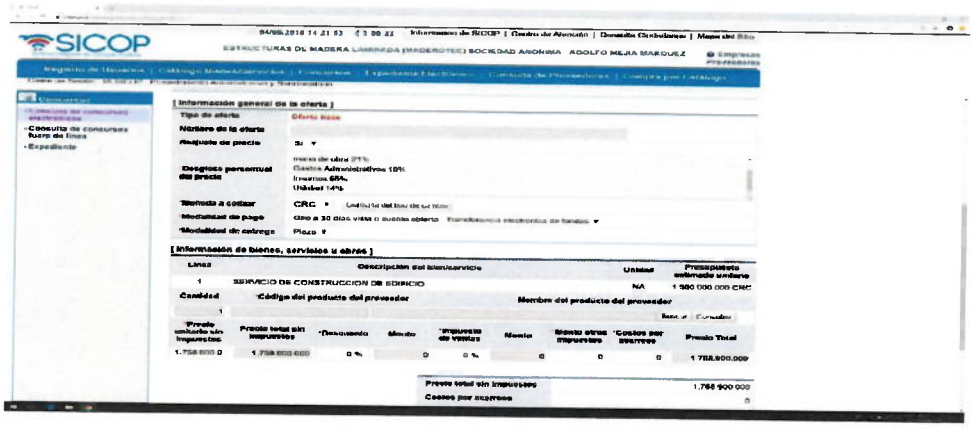
Cierto es que tales instrucciones para la realización de prestaciones adicionales, no se formalizaron mediante el documento contractual correspondiente; pero ello por decisión de los mismos funcionarios de la Administración, quienes pidieron realizar los cambios, el presupuesto de obra y a partir de ello elaborar el adendum contractual. Este es el motivo por el cual hoy se tiene la ejecución de prestaciones con ocasión de un contrato regular, más la realización de prestaciones adicionales bajo la figura de la contratación irregular, al amparo del artículo 218 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa (...)

Este mismo artículo es el que nos da el derecho a reclamar los montos correspondientes a estas prestaciones ordenadas por la Administración, y ejecutadas por el Contratista, que fueron ejecutados ***conevidente provecho para la Administración,*** *derecho que la resolución aquí recurrida, pretende conculcarnos. Los extremos ya están liquidados, y más aún se ha explicado la base legal, normativa y contractual que lo fundamentó. Correspondiente que la Administración revoque su errado criterio, y declare el derecho y el quantum correspondiente.*

III.- AL HABER ORDENADO LA ADMINISTRACIÓN LA TERMINACIÓN ANTICIPADA DE LA CONTRATACIÓN, SIN QUE EXISTIERA CAUSA JUSTA PARA ELLO, NI TAMPOCO FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO, ESTA OBLIGADA A INDEMNIZAR AL CONTRATISTA DE TODOS LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS, INCLUYENDO EL LUCRO CESANTE O DAÑO EMERGENTE. *(...)*

Nuevamente se insiste en que los motivos por los cuales se pone término a la presente contratación ***no tienen su origen en el supuesto déficit presupuestario,*** *sino en las diferencias entre las Partes, relacionadas con el costo de las obras adicionales, y la estructura de costos de la oferta sometida por la CONTRATISTA, y aceptada por la Administración. Por tanto,* ***no existiendo una causa de fuerza mayor,*** *le asiste el derecho al CONTRATISTA de cobrar el lucro cesante, en los términos del artículo 11 párrafo segundo de la Ley de Contratación Administrativa, y 211 párrafo in fine del Reglamento a dicha Ley.*

Este lucro cesante, corresponde a la utilidad declarada junto con nuestra oferta sometida para la presente Licitación, la cual nace en los efectos del presente, bajo aquellas etapas no ejecutadas y nacidas a partir de la recisión ordenada por esta administración, la cual, de conformidad con la oferta corresponde a un 14%. Este porcentual, puede denotarse jurídicamente, de la exposición del desglose porcentual del precio,establecida para tal efecto, dentro de la Plataforma SICOP, misma que determina expresamente lo siguiente:



Tomando como base dicha línea porcentual de utilidad, aplicada específicamente a las etapas rescindidas por esta Administración (C. Construcción, D. Demolición y E. Mantenimiento) y con base a loscostos ofertados y adjudicados, es deber de la Administración, como efecto de lucro cesante, la cancelación de la utilidad

aprobada, sea esta la suma total de *₡227.777.550 (doscientos veintisiete millones setecientos setenta y siete mil quinientos cincuenta colones),* ***misma que se desglosa para todos los efectos, de la siguiente manera:***

	COMPONENTES DE LA OFERTA:	OFERTADO:	UTILIDAD	SALDO:
C	CONSTRUCCION	₡ 1 598 840 100	14,0%	₡ 223 837 614
D	DEMOLICION	₡ 14 247 090	14,0%	₡ 1994 593
E	MANTENIMIENTO	₡ 13 895 310	14,0%	₡ 1 945 343
	TOTAL	**₡ 1 626 982 500**		**₡ 227 777 550**

Con el ejercicio de nuestro derecho a recurrir, nuestra intención es que mediante un verdadero, completo y amplio análisis jurídico y técnico de todos los reproches que se expresaron en el presente recurso, ese Consejo Técnico de Aviación Civil se dé la oportunidad de revisar y corregir tan ilícita actuación, revocando la declaratoria de rescisión, y ordenando la ejecución contractual tal como pactado, garantizando una oportuna satisfacción de las necesidades generales, las institucionales, y las de la provincia de Limón; o manteniendo la rescisión contractual, pero declarando el derecho del Contratista a los daños y perjuicios irrogados, entre otros, el derecho al pago por las prestaciones adicionales relacionadas con el diseño y planos, y el lucro cesante por las actividades contractuales que no serán ejecutadas, evitando al Consorcio Maderotec las consecuenciasfinancieras y materiales de interposición de procesos judiciales, con los consabidos perjuicios que para lasPartes derivarían, tales como el pago de costas procesales y personales por el patrocinio letrado, así como de los reclamos por los daños morales y patrimoniales que se le causaren al Consultor.

Ante lo expuesto, y siendo que corresponde que ese Consejo Técnico, le solicito respetuosamente que admita, le dé el trámite de ley y resuelva expresamente el recurso de reconsideración, rogando que se consulte en forma expresa al Asesor Jurídico del CETAC antes de la emisión del acto definitivo; para que dicha asesoría jurídica en forma completa y pormenorizada, se pronuncie con respecto a cada uno de los reproches que fundamentan la acción recursiva interpuesta todo ello al tenor de lo dispuesto por el artículo 356.1 y 2 de la Ley General de la Administración Pública, al disponer:

*"...**Artículo 356.-***

1. Para dictar el acto que agota la vía administrativa, será indispensable que elórgano que lo emita consulte previamente al Asesor Jurídico de la correspondiente Administración.

2. El acto que agota la vía deberá incluir mención expresa de la consulta y de laopinión del órgano consultado, así como, en su caso, de las razones por las cuales se aparta del dictamen, si éste no es vinculante.

3. La consulta deberá evacuarse dentro de los seis días siguientes a su recibo, sin suspensión del término para resolver."

En nuestra opinión, lo actuado hasta la fecha por la Dirección General de Aviación Civil y por el CETAC respecto a la terminación anticipada de la presente contratación y el rechazo de los extremos reclamados por mi representada, denota una actuación manifiestamente ilegal, realizada con dolo o culpa grave en el desempeño de sus deberes o con ocasión del mismo, con el objetivo de perjudicar al CONSORCIO MADEROTEC; y por

lo cual, al tenor de lo dispuesto en los artículos 190, 199 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, genera una ***responsabilidad civil solidaria*** *de la CETAC y de dichos funcionarios, quienes de causar daño al Consultor, pueden ser demandados judicialmente en forma solidaria para que responsan* ***con sus patrimonios personales junto con el patrimonio del Estado*** *por todos losdaños, perjuicios y costas que se causen a nuestras representadas, tal como lo permite el artículo 199 de la Ley General de la Administración Pública (...)*

Dado que corresponde a ese Consejo Técnico de Aviación Civil el presente recurso de reconsideración, ese Consejo tiene la oportunidad de corregir estas groseras anomalías, garantizando un tratamiento ajustado estrictamente al marco normativo que nos regula y a las disposiciones de la ley, para todos los temas entre las Partes, incluido claro está el presente, y tomando las medidas revocatorias y correctivascorrespondientes a estas acciones que nosotros atribuimos a la inobservancia de los procedimientos contractuales y legales aplicables al sub-litem, según la normativa jurídica vinculante a esta contratación, yevitando con ello exponer el patrimonio de la CETAC a acciones judiciales de nuestras representadas; o manteniendo dichas actuaciones ilegales permitiendo su ejecución en sede administrativa, comprometiendo el patrimonio de la CETAC y el patrimonio personal de todos los que participen en dichas actuaciones, a las vicisitudes del proceso judicial que sin duda será tramitado ante los Tribunales competentes.

Pese a lo dicho anteriormente, tomando como base el artículo 74 inciso f) de la Ley de Contratación Administrativa, que establece con posible causa de resolución, el mutuo acuerdo entre las partes y de previo a tener un criterio definitivo del presente asunto, acudimos a esta instancia paraseñalar hora y fecha con el fin de sentarnos en una mesa de negociación y resolver el presente asunto*; en caso de que lo anterior no sea acogido y en su defecto los alegatos esbozados sean rechazados, desde ya dejamos solicitado se dicte el* ***agotamiento de la vía administrativa,*** *para accionar lo correspondiente ante los Tribunales de Justicia tanto en contra de la administración, como de los funcionarios correspondientes en caso de aplicar efectos de responsabilidad subjetiva y/o objetiva. Sin más por el momento, quedamos a sus órdenes para cualquier comentario al respecto".*

(La negrita y subrayado son del original)

3.2 De la admisibilidad del recurso presentado. El artículo 309 de Ley General de Aviación Civil establece que "*contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrán formularse recurso de reconsideración dentro del plazo de quince días hábiles, contados a partir de su notificación*".

De acuerdo con la norma antes descrita, el señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, contaba con el plazo de quince días hábiles siguientes a aquel en que se notificó a todas las partes para interponer el recurso de reconsideración, lo cual acaeció a las 15:04 horas del día 07 de mayo de 2021 (hecho probado décimo segundo).

Dicho esto, el plazo para presentar oportunamente la acción recursiva venció el 28 de mayo de 2021, no obstante, el recurso de reconsideración en cuestión fue presentado ante la ventanilla única de la Dirección General de Aviación Civil el día 28 de mayo de 2021, bajo el número de documento 1267-2021-E, es decir, el mismo ingresó dentro de plazo para recurrir oportunamente el acto final y por lo tanto se procederá a conocer el fondo del asunto de seguido.

3.3 <u>Criterio técnico emitido por la Unidad de Infraestructura.</u> Mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0372-2021 del 28 de junio de 2021, los señores Allen Vargas Rodríguez, jefe del Proceso de Desarrollo Aeroportuario, Daniel Calderón Mata, jefe del Proceso de Planificación Aeroportuaria, Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, e Ivannia Ortiz Ramírez, encargada del Departamento de Aeropuertos, emitieron criterio técnico y se indicó lo siguiente:

> "De acuerdo con el recurso presentado por la empresa Maderotec en su punto 1, que indica losiguiente:
>
> ***"INSISTIMOS EN QUE EL ACTO ADMINISTRATIVO MEDIANTE EL CUAL SE DECLARÓ LA RESCISIÓN CONTRACTUAL POR LA CAUSAL DE FUERZA MAYOR, CARECE DE LA DEBIDA FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA, EN TANTO LOS MOTIVOS INVOCADOS, NO EXISTEN TAL Y COMO HAN SIDO TOMADOS EN CUENTA PARA PONERLE TÉRMINO AL CONTRATO. EN NUESTRA OPINIÓN, TAL DECISIÓN DISFRAZA LOS VERDADEROS MOTIVOS Y FINES QUE SE TUVIERON EN CONSIDERACIÓN, Y CONSTITUYEN UNA EVIDENTE DESVIACIÓN DE PODER, AFECTANDO INTERESES GENERALES, INSTITUCIONALES, Y NUESTROS DERECHOS COMO CONTRATISTAS.***
> (…)
> - ***Criterio de la Administración:***
>
> *En relación con este primer punto, en el cual la empresa vuelve a manifestar que no está conforme con la causal invocada, por la cual el CETAC tuvo que realizar la recisión contractual, ya se explicó ampliamente en los oficios números DGAC-AJ-OF-1576-2020, DGAC-DA-IA-OF-0172-2021, los cuales indicaban:*
>
> *"Con respecto al punto 1. de la nota del 11 de enero de 2021 presentada por MADEROTEC, en donde no comparte el argumento esgrimido por la administración para la recisión del contrato, no se acepta lo indicadoen su nota por lo siguiente:*
>
> ***"Impacto del covid-19 en la Dirección General de Aviación Civil.***
> En el caso concreto del contrato derivado de la Licitación Pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*", la situación producida *por el Covid-19 ha provocado un impacto en la liquidez de la institución, lo cual impide material y adversamente (en el costo y/o el tiempo), el cumplimiento de las obligaciones de la Administración conformea este Contrato.*
>
> Por su parte, mediante oficio número DGAC-DFA-RF-OF-031-2020 del 26 de mayo de 2020, el señor RonaldRomero Méndez, Encargado de la Unidad de Recursos Financieros, indicó lo siguiente:
>
> *"Debido a la pandemia del Covid-19 el Consejo Técnico de Aviación Civil ha tenido una gran afectación en sus ingresos, al ser una institución que depende del turismo y al estar las fronteras cerradas sus ingresos prácticamente se han visto reducidos a cero a partir del mes de mayo, de acuerdo a proyecciones que se hanrealizado y a los ingresos reales que se han generado en la institución hasta el mes de abril no son suficientespara cubrir los gastos de capital y los gastos corrientes para el período 2020.*

A continuación, se presenta un detalle de los ingresos y los gastos:

INGRESOS TOTALES	INGRESO DE CAPITAL	GASTO DE CAPITAL	INGRESO CORRIENTE	GASTO CORRIENTE
15,011,389,529.98	2,281,514,857.16	13,269,403,028.23	12,729,874,872.64	20,894,681,317.78
DEFICIT GASTO DE CAPITAL		10,987,888,171.07		
DEFICIT GASTO DE CORRIENTE				8,164,806,645.14

Como podemos observar en los ingresos de capital hay un faltante de ¢10,987,888,171.07 millones de colones, lo cual nos limita a poder realizar proyectos de inversión en los diferentes aeropuertos y aeródromosdel país, esto ha provocado que se tenga que priorizar en algunas obras que son más urgentes.

En cuanto a los ingresos corrientes pasa algo muy similar al caso anterior, para poder cubrir los gastos operativos de la institución hay un faltante de ¢ 8,164,806,645.14 millones de colones.

Esto sería el panorama para el periodo 2020.

Para el año 2021 el panorama no mejora, ya que al pasar a formar parte del presupuesto del MOPT de acuerdo a la Ley 9524 "Ley de Fortalecimiento de los Órganos Desconcentrados" el límite de gasto para ingreso de capital es de ¢16,145,000,000.00 millones, lo cual no nos permite comprometer un monto muy elevado de recursos en proyectos de inversión.

Así bajo este escenario para el año 2020 y 2021 el Consejo Técnico de Aviación Civil tendrá que priorizar enaquellos proyectos de inversión que realmente no se pueden detener". (1)

(1) DGAC-AJ-OF-1576-2020, 26 de noviembre 2020

Por otra parte, según oficios DM-2020-462 del Ministro de Transportes, según oficio DGAC-DG-OF-1559- 2020 dirigido a la Dirección Ejecutiva de JAPDEVA, se evidencia las acciones realizadas para conseguir losrecursos faltantes necesarios para realizar el proyecto sin que se llegaran a concretar lo cual incidió para continuar con la etapa de construcción.

Es innegable que la pandemia ha ocasionado afectaciones a varios sectores económicos tanto a nivel nacional como a nivel internacional lo cual ha afectado a la industria aeronáutica en su actividad económica como a la movilidad en el transporte aéreo, ocasionando que los ingresos sufran reducciones significativas debido a una combinación de elementos, entre los que se incluyen las medidas de confinamiento, las restricciones a los desplazamientos y las reticencias de los pasajeros a volar, lo que ha provocado que, en los primeros meses de la pandemia, dos tercios de la flota comercial global quedase en tierra sin operación con una recuperación muy lenta, todo ello afectando la generación de ingresos de la Dirección

General de Aviación Civil que es absolutamente dependiente de la actividad aeronáutica al ser una institución que se autogestiona financieramente, por lo que se han dado impactos inmediatos en el transporte aéreo y en el mediano plazo en la industria aeronáutica. El cierre generalizado de las fronteras aéreas para el tránsito de pasajeros nacionales y turistas internacionales ha llevado a la industria aérea a una seria crisis de la cual noescapa esta institución, lo cual motivó la decisión de rescindir el contrato de marras por fuerza mayor ante elimpacto de la pandemia en las finanzas de la institución, lo que ha quedado demostrado con el cuadro anterioren el que se muestra la caída de los ingresos y las necesidades que se deben atender, mismas que superanlos ingresos percibidos.

Para aportar con mayor abundamiento se cita lo indicado por Grant Thornton sobre la recuperación de la aviación en el entorno del impacto del COVID19 en la industria de la aviación:

"La pandemia del COVID-19 ha generado una conmoción sin precedentes en la industria mundial dela aviación, dando lugar a flotas de aviones aparcados, aeropuertos vacíos y una fuerte y repentina caída, así como en el número de pasajeros. Y este escenario parece que se mantendrá durante un período de tiempo considerable. Según la IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), el número de pasajeros en Europa se desplomó un 97% en junio en comparación con el año pasado. Se prevé que la industria no vuelva a los niveles de actividad de 2019 hasta 2024." (https://www.grantthornton.es/perspectivas/el-impacto-del-covid-19-en-la-industria-de-la-aviacion)

Como se puede desprender de lo anterior, así como con las proyecciones de flujos de tráfico de pasajeros, la recuperación de ingresos a los niveles previos al COVID19 será gradual entre 3 a 5 años dependiendo dela evolución del escenario mundial y de la recuperación que se dé en los mercados vinculados con nuestra actividad. Por tanto, la situación económica de la institución no solo se ha visto afectada para el año 2020, sino que se mantiene una incertidumbre para el 2021 y posiblemente para el 2022 en el incremento de tráfico de pasajeros y generación de ingresos, para el inicio de la fase constructiva, en especial teniendo en consideración lo indicado en el cartel de licitación en el apartado de Términos Técnicos de Referencia, Condiciones Generales, que se cita:

"CONDICIONES GENERALES

La construcción implica todo el desarrollo de los diseños debidamente planteados y aprobados por la administración."

Así las cosas, y siendo que la Administración cuenta con evidencia documental que prueba la afectación queha tenido la incidencia de la pandemia por COVID-19 en las finanzas de la institución, que le impidieron continuar con la fase constructiva de las obras contenidas en el diseño elaborado por la empresa MADEROTEC, se rechaza lo indicado por la empresa en cuanto a la causal invocada para la rescisión contractual y se ratifica que la misma se fundamenta en un hecho de Fuerza Mayor, derivado de las incidencias que ha tenido el COVID19 en las finanzas de la institución, por constituir hechos externos a la relación

contractual que repercutieron directamente en la misma, dado lo extraordinario de su aparición y gravedad de su incidencia, lo que ha ocasionado la terminación anormal del contrato.

II.- LAS INSTRUCCIONES QUE NOS FUERON GIRADAS DURANTE EL DESARROLLO DE LAS ETAPAS DE ANTEPROYECTO, DISEÑO Y PLANOS, NO SON NI PUEDEN CONSIDERARSE REQUERIMIENTOS DENTRO DEL OBJETO CONTRACTUAL. LAS INSTRUCCIONES CLARAS, PRECISAS Y NITIDAS DURANTE ESTAS ETAPAS FUE PARA VARIAR EL OBJETO DE LA CONTRATACIÓN, INSTRUCCIONES QUE EL CONTRATISTA EJECUTÓ ACTUANDO DE BUENA FÉ BAJO LA PROMESAEXPRESADA POR LOS PROPIOS FUNCIONARIOS DEL CETAC DE QUE SERÍA OBJETO DE REMUNERACIÓN UNA VEZ QUE SE SUSCRIBIERAN LAS ADENDAS CONTRACTUALES CORRESPONDIENTES, VARIANDO EL COMPONENTE DE DISEÑO Y PLANOS. LAS ACTUACIONES DE AMBAS PARTES CONTENIDAS EN DOCUMENTOS INSERTOS EN EL EXPEDIENTE DE LA CONTRATACIÓN, ACREDITAN ESTA VERDAD. LAS INSTANCIAS INTERNAS DE LA ADMINISTRACIÓN AHORA FALTAN A LA VERDAD, CON LA CLARA INTENCIÓN DE AFECTAR NUESTROS DERECHOS COMO CONTRATISTAS, TRATANDO DE REDUCIR LAS INDEMNIZACIONES A QUE TENEMOS DERECHO POR SU DECISIÓN DE TERMINACIÓN ANTICIPADA DE LA CONTRATACIÓN.

- ***Criterio de la Administración:***

(...)

En relación con el punto 2 del recurso interpuesto por la empresa Maderotec, la Unidad de Infraestructura enel oficio DGAC-DA-IA-OF-0172-2021, explica ampliamente este tema, dicho oficio indicaba lo siguiente:

"Con respecto al punto 2 de la nota, resulta preciso aclarar que en ningún momento en esta contratación se puede tipificar una contratación irregular, por cuanto la empresa MADEROTEC pretende ignorar lo consignado en el cartel de licitación, que es el reglamento de la contratación y generar una confusión al respecto.

En principio, el cartel establece claramente lo siguiente:

OBJETO DE LA CONTRATACIÓN:

Diseño y construcción de la nueva Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, Seguridad y Vigilancia Aérea (SVA), Bodegas y obras conexas (acceso a plataforma, recarpeteo y parqueo) así como las instalaciones para paneles solares, sistemas contra incendio y tratamiento de aguas residuales, en Limón, esto a partir del Plan de Desarrollo del aeródromo.

COMPONENTE DE ANTEPROYECTO:
Ítem # A.1: Estudios preliminares (estudios de mecánica suelo, estudios hidrológicos.)

Ítem # A.2: Estudio de propuesta y desarrollo del Anteproyecto arquitectónico de la Unidad de InfraestructuraAeronáutica.

Tal y como el objeto de la contratación indica, la DGAC contrató el diseño y construcción de la nueva terminaldel Aeropuerto Internacional de Limón a partir de una PROPUESTA que brindó la Administración, la cual debía ser analizada por la empresa y a partir de ello presentar el anteproyecto y una vez aprobado el mismo,pasar a la etapa de diseño.

Teniendo esto claro, el levantamiento de requerimientos para incorporarlos en el anteproyecto y posterior diseño de la nueva terminal del aeropuerto se dio justo en la etapa procesal pertinente, sea en la etapa de anteproyecto, lo cual admite la empresa MADEROTEC en su escrito.

Nótese que la fecha de inicio de la contratación de diseño y construcción de la nueva terminal del aeropuertode Limón (orden de servicio #1), se dio en fecha 18 de marzo del 2019 y la indicación de los requerimientosaludidos por el contratista (mezanine, paso techado, perrera, etc.) para que se incorporaran al análisis y preparación del anteproyecto y posterior diseño se dan durante la etapa correspondiente del primer componente establecido en el cartel de licitación que es el del Anteproyecto tal como lo indica el contratista en el oficio 0527-1-2019 del 27 de mayo del 2019, los cuales quedaron incorporados en el diseño y planos correspondientes. Todo ello al amparo de un contrato válido y eficaz y promovido en sujeción a los procedimientos de contratación administrativa establecidos en nuestro ordenamiento positivo y contenido enel objeto de la contratación.

Adicionalmente, el cartel de licitación establece en el apartado de Componente de Diseño lo siguiente:

"Se deben realizar revisiones periódicas por medio de reuniones del desarrollo del proyecto entre el Contratista y la Inspección de la UIA según la tabla 1.5.1, para lograr la aprobación por parte del equipo de Inspección. Una vez aprobado el proyecto por la UIA, el Contratista debe realizar los planos constructivos y especificaciones técnicas, así como los trámites de visado y permisos de construcción del proyecto. El oferente debe utilizar como referencia el anteproyecto arquitectónico preparado por la UIA."

Según lo indicado supra, es claro que se debían dar revisiones periódicas durante el desarrollo del proyectoentre la UIA y el contratista, lo cual sin duda se dio y a partir de las mismas se dio la evolución de los componentes de anteproyecto y diseño, presentado por el contratista y aprobado por la Administración.

Otro aspecto importante para mencionar es lo también establecido en el cartel de licitación y consignado supra, en el sentido de que, para la preparación de los componentes de Anteproyecto y Diseño, el oferente debía utilizar como REFERENCIA la PROPUESTA de la Administración. Este aspecto reviste relevancia, porcuanto la modalidad de esta contratación es Diseño y Construcción, con lo cual la empresa MADEROTEC debía elaborar un anteproyecto y un diseño final. El insumo dado por la Administración tal y como se indicóen

el cartel era solamente referencial, ya que de lo contrario, se hubiese omitido el componente de Anteproyecto del alcance del contrato y se hubiera pasado de manera directa a la fase de Diseño a partir dela propuesta de la Administración, lo cual evidentemente NO ocurrió, por tanto la empresa MADEROTEC debía preparar un anteproyecto a partir de la propuesta y atender el levantamiento de requerimientos de la Administración en relación al proyecto, incluirlos en el Anteproyecto, presentarlo a la Administración para suaprobación y luego proseguir con el Diseño, lo cual ocurrió.

Por tanto, no son de recibo los argumentos invocados por la empresa en cuanto a una contratación irregular.

Si bien es cierto el CETAC indicó requerimientos a ser tomados en consideración en el proyecto, los mismos se hicieron dentro del objeto contractual pactado de Diseño y Construcción de la terminal aérea para el Aeropuerto Internacional de Limón, las mismas se plantearon en la etapa procesal oportuna, sea al inicio dela etapa del componente de Anteproyecto, fueron revisadas y aprobadas por la Administración y contenidas en el diseño final elaborado por la empresa, quien presentó el cobro de dichos componentes por medio de las facturas No. 00100000101000000081, 00100000101000000109, 00100000101000000129, 00100000101000000145 las cuales fueron canceladas oportunamente, no habiendo ningún saldo pendientede pago, ni reclamo presentado por la empresa, sino hasta la presentación del documento de referencia.

La Administración recibió y canceló el monto facturado por la empresa por los componentes realizados de Anteproyecto y Diseño y la empresa MADEROTEC presentó ante el CFIA los planos derivados del diseño final, el cual está tasado en la suma de ₡1.758.900.000,00 según se muestra de seguido, monto consignadopor la misma empresa.



cfia
Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica

CONTRATO	OC 901555
MONTO	₡ 1,758,900,000.00
FECHA VISADO CFIA	11/11/2019
CATASTRO	L-676188-87
TAMAÑO	970 M2
REGISTRADO POR	OROZCO
BITACORA	M0039252, M0039255, M0039254

ESTE SELLO TIENE UNA VIGENCIA DE UN AÑO. VENCE EL 11/11/2020
(vencimiento aplica sólo a planos constructivos)

SI NO HAY CONCORDANCIA ENTRE LA INFORMACIÓN DEL SELLO Y EL RESULTADO DE LA CONSULTA MEDIANTE EL CÓDIGO, EL SELLO ES NULO.

NOMBRE DEL PROYECTO	
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMON	
CLASIFICACION SEGUN DECRETO 36550	
SITIOS REUNION PUBLICA	
PROPIETARIO	CEDULA
CONSEJO TECNICO AVIACION CIVIL	3-007-045551
DIRECCION	UBICACION
DEL COLONO AGROPECUARIO DE LIMON CENTRO, 4KM AL SUR.	PROVINCIA: LIMON CANTON: LIMON DISTRITO: LIMON
PLANOS Y DOCUMENTOS	
ANTEPROYECTO	A-17001 MEJIA MARQUEZ JOSE ADOLFO
	A-19535 GUTIERREZ FLORES MARCELA
PLANOS Y ESPECIFICACIONES	A-17001 MEJIA MARQUEZ JOSE ADOLFO
	A-19535 GUTIERREZ FLORES MARCELA
	A-24871 VARGAS JIMENEZ ANA CAROLINA
	IC-1577 TUK DURAN JUAN BOSCO
	IC-9365 VARGAS CHAVES EMILIO
	CO-29438 FALLAS MORA JONATHAN

En relación con lo indicado por la empresa referente a la modificación del objeto contractual y la posible adenda al mismo, queda claro que el objeto contractual nunca fue variado y siempre se mantuvo como puedeobservarse en el cartel de la licitación el cual indica y que el espíritu de la adenda era incrementar el monto de la construcción de obras derivadas del diseño final aprobado.

Además, en el apartado del cartel denominado Revisión y Desarrollo del anteproyecto correspondiente al ítem #A.2: Estudio de propuesta y desarrollo del Anteproyecto consignado en la página 32 del cartel de licitación se establece:

"El Contratista realizará una revisión del Anteproyecto realizado por la UIA, actividad que no es sujeta a tarifapor el CFIA, por tanto, el oferente calculará el costo económico de este ítem con base en el sistema de sumaalzada. El monto ofertado será el definitivo".

Es así como queda claramente establecido desde el cartel de licitación que el contratista debía realizar una revisión del anteproyecto y que el monto ofertado sería definitivo y que el mismo debía tomar como referenciala propuesta realizada por la Administración lo cual quedaba abierto a modificaciones que serían abordadasen las reuniones periódicas como se dio en el proceso de ejecución contractual.

Para reforzar aún más este punto en particular, resulta relevante señalar lo que establece el cartel de licitación en cuanto a la posibilidad de realizar ajustes, lo cual es común en los proyectos, máxime en uno de modalidadmixta de Diseño y Construcción.

En este punto, el cartel de licitación en el apartado Permisos y Visados contempla la posibilidad de realizar cambios al diseño aún en una etapa posterior como es la etapa de ejecución de obra, se cita en lo que interesalo siguiente:

"Si por algún motivo, durante el tiempo de ejecución, surge la necesidad de realizar cambios al diseño de menor impacto que no sobrepasen el 20% del monto de la construcción y que puedan ser registrados en bitácoras del CFIA, el contratista tiene la obligación de realizar la propuesta ajustándola a la realidad del sitiode construcción, sin que esto represente costo alguno para la Administración.

El contratista debe incluir en sus costos todas aquellas correcciones a los planos especificaciones y presupuesto que la Administración requiera, ya sea por necesidad propia o por la razón que se detectan incumplimientos de normativa."

Resulta evidente que el contratista debió incorporar en su oferta económica lo indicado supra ya que la posibilidad de realizar cambios estuvo contemplada en el cartel de licitación, aún en una etapa posterior a lade diseño. Con esto queda demostrado que nunca se estuvo en presencia de una contratación irregular, ya que la Administración realizó un levantamiento de requerimientos desde el principio de la contratación, dentro del componente de Anteproyecto, en apego de lo establecido en el objeto de la contratación y canceló la totalidad del monto facturado por la empresa.

Otra referencia que se aporta en cuanto a la posibilidad de realizar cambios que quedó establecida en el cartel de licitación es el siguiente apartado:

CAMBIO DE MATERIALES Únicamente en casos de fuerza mayor y/o que se determine conveniente a los intereses institucionales se podrá aceptar cambios en los términos técnicos de referencia establecidas en el Cartel. Si el contratista propone usar materiales y/o accesorios diferentes a los especificados o detallados enplanos, deberá ser aprobado por la Administración. En caso de que los cambios aprobados requieran rediseño de alguno de los sistemas, el mismo será preparado y costeado por el contratista, sujeto a la aprobación de los inspectores, la responsabilidad profesional será asumida por los nuevos diseñadores. Todo incremento de costos derivados del cambio será cubierto por el contratista, sin costo para la DGAC. En caso contrario, ladisminución en los costos sí le será reconocida a la DGAC, o bien cualquier material u objeto excedente le será entregado a la DGAC. Es deber del contratista presentar el coste de los cambios de forma oportuna, demanera de que la Administración disponga de los elementos necesarios para la toma de decisiones y su trámite respectivo.

De acuerdo con los párrafos anteriores se nota que ya desde el cartel de Licitación se establecieron pautas para realizar cambios, en este caso en el uso de materiales, además es claro que de establecerse cambios los rediseños de estos deben ser asumidos por el contratista y es deber del contratista presentar el costo delos cambios de forma oportuna, de manera que la Administración pueda analizar y tomar decisiones, en estecaso particular, es hasta esta etapa y cancelada la totalidad del monto facturado en su oportunidadcorrespondiente a los componentes de Anteproyecto y Diseño, que la empresa presenta una pretensión de cobro por un supuesto sobre costo en que supuestamente incurrió, con lo cual no se estaría cumpliendo lo pactado.

Como ya se mencionó anteriormente y se reitera, las mejoras introducidas a la propuesta inicial brindada porla Administración desde el cartel de licitación, se solicitaron por parte del CETAC desde la primera etapa delanteproyecto, y es claro el cartel en el apartado Descripción del proyecto en el punto A.2 que lo que se brindó fue una propuesta de anteproyecto, y como cualquier propuesta está sujeta a inclusión de mejoras sin desvirtuar el objeto de la contratación que es la construcción de una terminal aérea.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

Componente	Ítem
A ANTEPROYECTO	A.1 Estudios preliminares A.2 Estudio de propuesta y desarrollo del Anteproyecto arquitectónico
B DISEÑO	B.2.1 Planos constructivos en las áreas: arquitectónica, estructural, eléctrica, mecánica y sanitaria. B.2.2 Memorias de Cálculo y presupuesto. B.2.3 Especificaciones técnicas. B.3 Permisos y visados B.3.1 Informe con tres copias de todos los permisos de Construcción pertinentes.
C CONSTRUCCIÓN	C.1.1. Construcción (Verificación de la calidad de los materiales, inicio del proceso constructivo, inspección, revisiones de equipo). C.1.2. Recepciones del proyecto C.2 Desarrollo del Paisajismo
D DEMOLICION	ID.1: Demolición de obras existentes. D.2: Disposición de desechos.
E OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	E.1.: Planes de Mantenimiento de las obras por un periodo de 10 años. E.2. Ejecución, operación y mantenimiento de los sistemas contra incendio y tratamiento de aguas residuales por un periodo de 1 año.

Tabla 1.5.1

Finalmente, sobre este punto, es preciso mencionar que el cartel de licitación estableció lo siguiente en el apartado de anteproyecto en el Item A.2 "El Contratista realizará una revisión del Anteproyecto realizado porla UIA, actividad que no es sujeta a tarifa por el CFIA, por tanto, el oferente calculará el costo económico deeste ítem con base en el sistema de suma alzada. El monto ofertado será el definitivo.

Con base en lo anterior, el contratista ofertó los siguientes montos:

Formulario 5
Oferta Económica

"DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN AIL SEGURIDAD Y VIGILANCIA AÉREA SVA, SERVICIOS Y OBRAS CONEXAS"

SEÑORES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
PROVEEDURIA INSTITUCIONAL

Estimados señores:
Yo José Adolfo Mejía Márquez, cédula 1-1057085 6, soltero, en mi calidad de representante del CONSORCIO MADEROTEC, declaro bajo juramento que me comprometo a realizar el concurso en mamas de acuerdo con lo indicado en planos constructivos, especificaciones técnicas y alcances, por los montos indicados a continuación:

Detalle	Monto en números	Monto en Letras
A. COMPONENTE DE ANTEPROYECTO	¢26 383 500	Veintiséis millones trescientos ochenta y tres mil quinientos colones
B. COMPONENTE DE DISEÑO	¢105 534 000	Ciento cinco millones quinientos treinta y cuatro mil colones
C. COMPONENTE DE CONSTRUCCIÓN	¢1 598 840 100	Mil quinientos noventa y ocho millones ochocientos cuarenta mil cien colones
D. COMPONENTE DE DEMOLICION	¢14 247 090	Catorce millones doscientos cuarenta y siete mil noventa colones
E. COMPONENTE DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	¢13 895 310	Trece millones ochocientos noventa y cinco mil trecientos diez colones

Se firma digitalmente todas las anteriores declaraciones, manifestaciones y aceptaciones expresas

San José
5 de setiembre

Adolfo Mejía Marquez / 1-1057-0856
Representante legal del CONSORCIO MADEROTEC

De conformidad con lo anterior, los componentes de anteproyecto y diseño que suman un monto de ₡131.917.500,00 representan un 8,2% con respecto al costo de construcción según el componente C. de laoferta por un monto de ₡1.598.840.100,00, lo que supera significativamente los aranceles de honorarios profesionales establecidos por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos para estos rubros tasados enun 5.5%, compuesto por un 1% de Anteproyecto, 4% de Planos de Construcción y Especificaciones Técnicasy un 0.50% de Presupuesto), según se muestra de seguido y es verificable en el siguiente link:

Fase	Servicios	Tarifa Mínima		Tarifa Contratada
(1) Planos y Documentos	Estudios Preliminares	0.50%	✔	0.50 %
	Anteproyecto	1.00% ó 1.50%	✔	1.00 %
	Planos de Construcción y Especificaciones Técnicas	4%	☐	4.00 %
	Presupuesto	● 0.50% Global ○ 1.00% Detallado	☐	0.50 %
	Licitación y Adjudicación	0.50%	☐	0.50 %

PRO

https://cfia.zendesk.com/hc/es/articles/360000118194-Anteproyecto-CFIA-

Por lo anterior se refuerza el criterio de esta Unidad, en cuanto a que el contratista debió contemplar dentro de su oferta económica lo estipulado en el cartel de licitación, específicamente la posibilidad de tener que asumir los costos derivados de los cambios sugeridos o solicitados por la Administración, tal como quedó mencionado anteriormente, con lo que claramente se visualiza que el monto ofertado para el componente de anteproyecto y

diseño ya contemplaba una holgura de 2.7% por encima de los aranceles establecido por el CFIA para estos rubros.

Lo anterior, soportado adicionalmente en lo indicado en el cartel y mencionado anteriormente, de que si por algún motivo, surge la necesidad de realizar cambios incluso al diseño que no sobrepasen el 20% del montode la construcción y que puedan ser registrados en bitácoras del CFIA, el contratista tiene la obligación de realizar la propuesta ajustándola a la realidad del sitio de construcción, sin que esto represente costo alguno para la Administración

Así las cosas, concluye esta Unidad que NO procede cobro adicional alguno por los rubros de anteproyecto y diseño, ya que los mismos fueron realizados conforme al contrato y fueron pagados en su totalidad como lo admite la empresa en su nota y el actuar de la Administración se apegó a lo establecido en el cartel de licitación, aunado al hecho que aunque en principio no procedería, el contratista tampoco presentóoportunamente a la Administración un cobro adicional, tal y como lo establece el cartel de licitación también mencionado supra.

III.- AL HABER ORDENADO LA ADMINISTRACIÓN LA TERMINACIÓN ANTICIPADA DE LA CONTRATACIÓN, SIN QUE EXISTIERA CAUSA JUSTA PARA ELLO, NI TAMPOCO FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO, ESTA OBLIGADA A INDEMNIZAR AL CONTRATISTA DE TODOS LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS, INCLUYENDO EL LUCRO CESANTE O DAÑO EMERGENTE.

(...)

- ***Criterio de la Administración***

Al igual que los puntos anteriores en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0172-2021, la Unidad de Infraestructura desarrollo ampliamente el razonamiento técnico para cálculo de Lucro cesante y el por qué no procede el reconocimiento de este a la empresa Maderotec, si la Asesoría Legal considera y tiene el fundamento jurídicopara la cancelación de dicho rubro, valore la procedencia o no del mismo.

El oficio DGAC-DA-IA-OF-0172-2021, indica lo siguiente:

Respondiendo al punto 3, siendo que la suspensión del contrato se origina en una situación de fuerza mayory no en un actuar arbitrario de la Administración, como ha quedado demostrado en el punto 1 de esta nota, en principio NO procede el derecho del contratista a que se le reconozcan los perjuicios o lucro cesante (el artículo 210 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa no establece el derecho).

Lo anterior se soporta en lo desarrollado por la firma BLP Abogados en su página web (https://www.blplegal.com/es/suspension-contrato-administrativo-fuerza-mayor-caso-fortuito-COVID19- Coronavirus-Costa-Rica, en la cual se establece lo siguiente:

¿Puede el contratista reclamar perjuicios o lucro cesante con motivo de la suspensión del contrato por motivode la pandemia por COVID-19?

Siendo que la suspensión del contrato se origina en una situación de fuerza mayor o caso fortuito y no en unactuar unilateral de la Administración, en principio, no procede el derecho del contratista a que se le reconozcan los perjuicios o lucro cesante (el artículo 210 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa no establece el derecho), sin embargo, podría analizarse en cada caso concreto.

Así mismo, si la Asesoría Legal considera y tiene el fundamento jurídico para la cancelación de dicho rubro,valore la procedencia o no del mismo.

Así, de determinar la Asesoría Jurídica que procede el pago, esta Unidad al no contar con el rubro de utilidaddeclarado por la empresa tal como se indica en el siguiente cuadro, la Unidad de Infraestructura realiza un ejercicio para determinar un monto razonable y acorde con la misma información suministrada por la empresaen su oferta económica como se demuestra de seguido.

Aunado a lo anterior, cabe destacar que nunca se brindó por parte de la Administración la Orden de Inicio del componente de construcción y que la Administración canceló los componentes de Anteproyecto y Diseñocobrados por la empresa contratista.

No obstante, siguiendo con el ejercicio realizado por la Unidad de Infraestructura a fin de poder establecer unmonto razonable y derivado de la información proporcionada por la empresa MADEROTEC en el formulario 6 -Desglose de costos de construcción contenida en la oferta, se muestra lo siguiente:

Primero se revisó la estructura de costos presentada en la oferta la cual se muestra a continuación:

MADEROTEC

Formulario 6
Desglose de Costos Construcción

"DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN AIL, SEGURIDAD Y VIGILANCIA AÉREA SVA, SERVICIOS Y OBRAS CONEXAS"

SEÑORES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
PROVEEDURIA INSTITUCIONAL

Estimados señores:

Detallo a continuación el desglose de costos correspondientes a la construcción de COMPONENTE DE CONSTRUCCIÓN DE LA TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN AIL, SEGURIDAD Y VIGILANCIA AÉREA SVA, SERVICIOS Y OBRAS CONEXAS

En el siguiente cuadro descriptivo se especifica con detalle los porcentajes y montos correspondientes a:

Costos	Descripción	PORCENTAJE (%)	MONTO
Directos	Mano de Obra	21%	¢335 756 421
	Materiales	55%	¢879 362 055
	Equipo	5%	¢79 942 005
Indirectos	Gastos administrativos	10%	¢159 884 010
	Alquileres	3%	¢47 965 203
	Otros	6%	¢95 930 406
TOTAL		100%	¢1 598 840 100

se firma digitalmente todas las anteriores declaraciones, manifestaciones y aceptaciones

Representante legal del CONSORCIO MADEROTEC

San José
5 de setiembre

Desglose estructura del costo de la oferta:

Analizando la estructura de costos presentada por la empresa en la oferta, es fácil determinar que en esta noestá declarada la utilidad, así mismo la empresa aduce que la utilidad la declaró en el sistema de compras públicas SICOP, colocando una estructura de costos diferente a la consignada en la oferta económica en el formulario 6. Desglose de costos de construcción misma que es parte de la oferta y del contrato que fue refrendado por la Contraloría General de la Republica, por lo que a continuación se presenta la estructura decostos declarada por la empresa en la plataforma SICOP.

Mano de obra	*21%*
Insumos	*55%*
Gastos administrativos	*10%*
Utilidad	*14%*

Desglose estructura del costo SICOP.

Del cuadro Desglose estructura del costo de oferta se desprende que:

Se presentó el Concepto de equipo por un 5%, Alquileres 3% y Otros (sin especificación) 6%. La suma de estos componentes corresponde a un 14%, porcentaje que coincide con el 14% de utilidad declarado por la empresa en la plataforma SICOP.

Por tanto, se infiere que la empresa asume una utilidad del 14% incluyendo rubros que técnicamente no podrían ser contemplados dentro de la utilidad ya que corresponden a equipo y alquileres que son componentes del costo indirecto del proyecto, por tanto, solo se consideraría el porcentaje remanente de hasta 6% como utilidad.

La Administración se ha visto obligada a realizar este ejercicio teórico utilizando la misma información suministrada por la empresa en su oferta económica, debido a la renuencia de la empresa a suministrar dichainformación según consta en los oficios sin número de oficio enviados por la empresa MADEROTEC en fechas del 09 de febrero del 2021 y 17 de febrero del 2021, a instancias reiteradas de la Unidad de Infraestructura para su debida presentación.

De los cuadros anteriores se puede concluir que la empresa incorporó a la utilidad los rubros de Equipo, Alquileres y otros, lo cual es técnicamente incorrecto ya que los rubros de equipo y alquiler no pueden ser considerados dentro de la utilidad, por lo que se infiere que la utilidad máxima a considerar sería de hasta un6%, por lo que solo se podría reconocer a la empresa, en el caso que procediera, los siguientes montos por los componentes del contrato que no fueron realizados dada la rescisión contractual:

	Componente de la oferta:	Ofertado(colones)	Utilidad	Monto(colones)
C	Construcción	1.598.840.100	6%	95. 930.406
D	Demolición	14.247.090	6%	854.825.4
E	Mantenimiento	13.895.310	6%	833.718.6
	Total	1.626.982.500	6%	97.618.950

Así las cosas, en conclusión, la Administración podría reconocerle a la empresa hasta un monto de ¢97.618.950 por el concepto de utilidad o lucro cesante, a pesar de que el criterio de esta Unidad es que noprocedería su cancelación ya que el motivo de la terminación del contrato obedece a un tema de Fuerza Mayor, dada la incidencia de la pandemia por COVID19 que le impidió a la DGAC proseguir con la fase constructiva del proyecto, a pesar de que la Administración procuró y gestionó alternativas para poder continuar con el mismo, la empresa declinó realizar el proyecto con un alcance menor según lo manifestadoen oficio de la referencia.

Lo anterior, salvo mejor criterio legal que considere y tenga el fundamento jurídico en cuanto a la procedenciadel reconocimiento del rubro de lucro cesante por motivo de Fuerza Mayor por la incidencia de la pandemia".

3.4 <u>Condición de la garantía de cumplimiento</u>: Según se desprende en la plataforma del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), la garantía rendida por el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima venció el 06 de mayo de 2021.

[4. Detalle de la garantía]

Número de garantía/tranferencia	005204409-01
Fecha de emisión	07/11/2018
Tipo de garantía	Garantía de cumplimiento
Forma de Rendición de garantía	Garantía Electrónica
Tipo de modificación de garantía	Ampliación de plazo
Fecha de Vencimiento	06/05/2021
Moneda	Colón (Costa Rica)
Monto de garantía	87 946.000
Número del cartel	20180700085
Número de procedimiento	2018LN-000005-0008600001
Descripción	Mejoramiento de Terminal de All.

Lo cual la condición de la garantía de cumplimiento rendida en la licitación bajo análisis es la siguiente:

Información de garantías

SICO

[1. Garantía de Cumplimiento]

Número de garantía	Identificación del Proveedor	Nombre del proveedor	Fecha de Vencimiento	Estado
005204409-01	3101697004	ESTRUCTURAS DE MA DERA LAMINADA (MADE ROTEC) SOCIEDAD AN ONIMA	06/05/2021	Vencida

Cerrar

https://www.sicop.go.cr/moduloPcont/pcont/ctract/es/CE_COJ_COQ060_HIST.jsp?cartelNo=20180700085&type=CG

3.5 **Sobre las retenciones realizadas en la ejecucion del proyecto.** El señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, indicó lo siguiente:

> *"A continuación, se certifica los pagos realizados y las retenciones hechas a la empresa Maderotec, S.A. por la Licitación Pública 2018LN-000005-0006600001 "Diseño y Construcción de la Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, Servicio de Vigilancia Aérea SVA, Servicios y Obras Conexas".*

FECHA DE FACTURA	NÚMERO DE FACTURA	MONTO BRUTO DE FACTURA	RETENCIÓN 2%	RETENCIÓN 10%	MONTO NETO PAGADO
5/29/2019	FC - 0010 Copiar	26,383,500.00	- 527,670.00	-	25,855,830.00
10/2/2019	FC - 00100001010000000109	46,610,850.00	- 932,217.00	- 4,661,085.00	45,678,633.00
12/18/2019	FC - 00100001010000000129	46,610,850.00	- 932,217.00	- 4,661,085.00	45,678,633.00
2/14/2020	FC - 00100001010000000145	12,312,300.00	- 246,246.00	- 1,231,230.00	12,066,054.00
	TOTAL	131,917,500.00	- 2,638,350.00	- 10,553,400.00	129,279,150.00

No obstante, mediante artículo 13 de la sesión ordinaria 88-2020 del 02 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil tomó el siguiente acuerdo:

> *"(...)*
>
> *5. Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que deposite el 10% del monto retenido a Consorcio Maderotec en cada uno de los avances de obra cancelados a esa empresa, previo al visto bueno y sobre ese desembolso por parte del Área de Infraestructura Aeronáutica, en*

el que indique que los trabajos realizados y cancelados fueron recibidos a satisfacción de la Administración".

Dicho esto, mediante certificación DGAC-DFA-RF-CO-OF-0245-2021 de las trece horas del día quince de marzo del dos mil veintiuno, el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, informó que las retenciones efectuadas al Consorcio Maderotec Sociedad Anónima fueron depositados el 16 de diciembre de 2020, mediante trasferencia 12-474.

Se desglosa a continuación los montos y números de factura que fueron retenidos en el momento del trámite de pago.

FACTURA	MONTO RETENIDO
109	4.661.085,00
129	4.661.085,00
145	1.231.230,00
TOTAL	**¢10.553.400,00**

3.6 <u>Análisis del caso concreto</u>. En cuanto al primer alegato presentado por el recurrente, sobre el desacuerdo de la causal invocada por el Consejo Técnico de Aviación Civil de rescindir el contrato por motivos de fuerza mayor se indica lo siguiente:

El Consorcio Maderotec Sociedad Anónima manifiesta que existe evidencia de que la Administración sí contaba con los recursos económicos requeridos para hacerle frente a la presente contratación, por lo menos en su objeto contractual inicial, esto es sin las "*modificaciones*" al diseño que fueron posteriormente ordenadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, durante la elaboración del diseño.

Sobre este aspecto, se indica que como parte de los requisitos para promover una licitación, el artículo 08 de la Ley de Contratación Administrativa dispone que para iniciar un procedimiento de contratación, es necesario contar con recursos suficientes para enfrentar la erogación respetiva y establece que cuando el desarrollo se prolongue por más de un periodo presupuestario, la Administración debe adoptar las previsiones necesarias para garantizar el pago de las obligaciones derivados de ésta.

Como se desprende de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*", el objeto de ésta era diseñar y construir la nueva Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, Seguridad y Vigilancia Aérea (SVA), bodegas y obras conexas (acceso a plataforma, recarpeteo y parqueo), así como las instalaciones para paneles solares, sistemas contra incendio y tratamiento de aguas residuales, esto a partir del Plan de Desarrollo del aeródromo, el mismo comprendía de varios componentes a saber:

COMPONENTE DE ANTEPROYECTO:

Ítem # A.1: Estudios preliminares (estudios de mecánica suelo, estudios hidrológicos, etc.)
Ítem # A.2: Estudio de propuesta y desarrollo del Anteproyecto arquitectónico de la UIA.

COMPONENTE DE DISEÑO:

Ítem # B.1: Diseño: estructural, obras conexas, electromecánico, hidráulico, paisajismo.
Ítem # B.2: Planos constructivos, especificaciones técnicas, tabla de pagos desglosada y memorias de cálculo.
Ítem # B.3: Visados de construcción y permisos.

COMPONENTE DE CONSTRUCCIÓN:

Ítem # C.1: Construcción de la Terminal del Aeropuerto de Limón, SVA, Bodegas y Obras conexas.
Ítem # C.2: Desarrollo del Paisajismo.

COMPONENTE DE DEMOLICION:

Ítem #D.1: Demolición de obras existentes.
Ítem #D.2: Disposición de desechos.

COMPONENTE DE operación y MANTENIMIENTO:

Ítem #E.1.: Planes de Mantenimiento de las obras por un periodo de 10 años.
Ítem #E.2: Ejecución, operación y mantenimiento de los sistemas contra incendio y tratamiento de aguas residuales por un periodo de 1 año

Tal y como fue desarrollado en la resolución número 217-2020 del 09 de diciembre de 2020, mediante la cual el Consejo Técnico de Aviación Civil tomó la decisión de rescindir el contrato, por motivo de fuerza mayor, la Dirección General logró concluir la ejecución de los componentes de anteproyecto y de diseño de la licitación bajo análisis y fueron debidamente pagados en el año 2019 y 2020, respectivamente.

No obstante, debido a la pandemia ocasionada por el Covid-19 y las restricciones migratorias dadas mediante decretos ejecutivos números 42287-MGP-S y 42238- MGP-S, para el período 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil tuvo gran afectación en sus ingresos, por ser ésta una institución que depende del turismo, viéndose prácticamente reducidos los ingresos a cero a partir del mes de mayo de 2020. Por lo anterior, los ingresos reales que se generaron en la institución hasta el mes de abril de 2020, no fueron suficientes para cubrir los gastos de capital y los gastos corrientes para el período 2020.

Esa situación generó que existiera un faltante de capital, lo cual limitó a ejecutar proyectos de inversión en los diferentes aeropuertos y aeródromos del país y se debió priorizar en obras que eran más urgentes.

En cuanto a la certificación del 24 de enero de 2019, emitida por la señora Magaly Vargas Hernández, funcionaria de la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, le indicamos que el artículo 5 de la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos establece el principio de anualidad, el cual dispone que el presupuesto regirá durante cada ejercicio económico que irá del 01 de enero al 31 de diciembre de cada año.

Dicho esto, cuando se realiza una certificación, la misma se efectúa con base al presupuesto formulado y cada estimación presupuestaria anual debe de atender los principios presupuestarios dados en la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, sin embargo, la situación causada por el Covid-19 género que aun cuando a principios 2020 se estimaba ingresos con comportamiento habitual sin pandemia; el producto de la aplicación de restricciones migratorias dadas mediante decretos ejecutivos números

42287-MGP-S y 42238- MGP-S, el Consejo Técnico de Aviación Civil se sometió a la afectación directa de los ingresos.

Esto provocó que la Institución debiera ajustar las estimaciones para poder financiar el gasto operativo de la Institución, lo cual era necesario para la seguridad operacional. Y todos los proyectos de inversión de 2020 fueron impactados en su financiamiento, lo cual generó que la Administración priorizara lo proyectos y las contrataciones.

Por otro lado, para el año 2021, el panorama no mejoraba, ya que de conformidad con la ley número 9524 del 07 de marzo de 2018, denominada Ley del Fortalecimiento del Control Presupuestario de los Órganos Desconcentrados del Gobierno Central para este 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil pasó a ser un programa presupuestario (programa número 333) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Esto conlleva a que la Institución no cuente con las estimaciones propias de los ingresos y esté sujeta a un límite de gasto establecido por el Presupuesto Nacional del Ministerio de Hacienda.

Por otro lado, los artículos 5 y 10 de la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos establecen lo siguiente:

> *"Artículo 5 Los Principios Presupuestarios que rigen en torno al uso de los recursos públicos, entre ellos los siguientes:*
>
> *(...)*
>
> *c) Principio de equilibrio presupuestario. El presupuesto deberá reflejar el equilibrio entre los ingresos, los egresos y las fuentes de financiamiento.*
>
> *(...)*
>
> *f) Principio de especialidad cuantitativa y cualitativa. Las asignaciones presupuestarias del presupuesto de gastos, con los niveles de detalle aprobados, constituirán el límite máximo de autorizaciones para gastar. No podrán adquirirse compromisos para los cuales no existan saldos presupuestarios disponibles.*
>
> *Artículo 110. Hechos generadores de responsabilidad administrativa. Además de los previstos en otras leyes y reglamentaciones propias de la relación de servicio, serán hechos generadores de responsabilidad administrativa, independientemente de la responsabilidad civil o penal a que puedan dar lugar, los mencionados a continuación.*
>
> *(...)*
>
> *f) La autorización o realización de compromisos o erogaciones sin que exista contenido económico suficiente, debidamente presupuestado".*

Dado lo anterior, se tornó material y legalmente inviable el mantener el contrato vigente y proseguir con la siguiente etapa de construcción de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Limón, ya que ante la afectación que ha tenido el Consejo Técnico de Aviación Civil y al no disponer la institución de los recursos financieros que le permitan honrar las obligaciones que se derivan del mismo, resultó necesario rescindir el contrato de marras, por motivos de fuerza mayor.

Si bien es cierto, en el 2020 existieron buenas intenciones de poder ejecutar el proyecto, lo cierto del caso es que no se contaba con contenido presupuestario para ejecutar las obras, por lo cual, no podría argumentar el recurrente que por el hecho que el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes manifestara en el oficio número DM-2020-4062 que "*existía interés en la materialización del proyecto denominado "Mejoramiento del aeropuerto internacional de Limón" gestionado por la Dirección General de Aviación Civil*", se debía dar por un hecho que existía contenido presupuestario, pues dicho documento no es el instrumento idóneo que certifique el contenido presupuestario que respalde el compromiso económico para ejecutar el componente de construcción del proyecto.

Por otro lado, reviste de importancia señalar que la Dirección General de Aviación Civil está gestionando a través del Ministerio de Obras Públicas y Transporte la solicitud formal a fin de tener la posibilidad de asignación de contenido presupuestario para reactivar el proyecto de la construcción de la terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, a través de los oficios números DGAC-DG-OF-0783-2021 del 27 de abril de 2021 y DGAC-DG-OF-1088-2021 del 04 de junio de 2021.

Por último, vemos que existe una aceptación tácita por parte del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima al no renovar la garantía de cumplimiento y recibir las retenciones realizadas en las facturaciones de diseño y construcción.

En cuanto al segundo alegato sobre que *"las instrucciones que nos fueron giradas durante el desarrollo de las etapas de anteproyecto, diseño y planos, no son ni pueden considerarse requerimientos dentro del objeto contractual"* y que "*las instrucciones claras, precisas y nítidas durante estas etapas fue para variar el objeto de la contratación, instrucciones que el contratista ejecutó actuando de buena fe bajo la promesa expresada por los propios funcionarios del Cetac de que sería objeto de remuneración una vez que se suscribieran las adendas contractuales correspondientes, variando el componente de diseño y planos."* le indicamos que:

Al respecto, conforme a lo señalado por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, el cartel estableció claramente como objeto el "*Diseño y construcción de la nueva Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, Seguridad y Vigilancia Aérea (SVA), Bodegas y obras conexas (acceso a plataforma, recarpeteo y parqueo) así como las instalaciones para paneles solares, sistemas contra incendio y tratamiento de aguas residuales, en Limón, esto a partir del Plan de Desarrollo del aeródromo*", además, define dentro del componente de anteproyecto lo siguiente:

> *COMPONENTE DE ANTEPROYECTO:*
> *Ítem # A.1: Estudios preliminares (estudios de mecánica suelo, estudios hidrológicos.)*
> *Ítem # A.2: Estudio de propuesta y desarrollo del Anteproyecto arquitectónico de la Unidad de InfraestructuraAeronáutica.*

Tal y como el objeto de la contratación indica, la Dirección General de Aviación Civil contrató el diseño y construcción de la nueva terminaldel Aeropuerto Internacional de Limón, esto a partir de una propuesta que brindó la Administración, la cual debía ser analizada por la recurrente y, a partir de ello, presentar el anteproyecto y una vez aprobado el mismo,pasar a la etapa de diseño.

Teniendo esto claro, el levantamiento de requerimientos para incorporarlos en el anteproyecto y posterior diseño de la nueva terminal del aeropuerto se dio justo en la etapa procesal pertinente, sea en la etapa de anteproyecto, lo cual admitió el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima.

Nótese que la fecha de inicio de la contratación de diseño y construcción de la nueva terminal del Aeropuerto Internacional de Limón (orden de servicio número 1), se dio el 18 de marzo de 2019 y la indicación de los requerimientosaludidos por el contratista (mezanine, paso techado, perrera, etc), para que se incorporaran al análisis y preparación del anteproyecto y posterior diseño, se dieron durante la etapa correspondiente del primer componente establecido en el cartel de licitación, mismo que es el del anteproyecto, tal como lo indicó el contratista en el oficio número 0527-1-2019 del 27 de mayo de 2019, los cuales quedaron incorporados en el diseño y planos correspondientes. Todo ello al amparo de un contrato válido y eficaz, promovido en sujeción a los procedimientos de contratación administrativa establecidos en nuestro ordenamiento positivo y contenido en el objeto de la contratación.

Adicionalmente, el cartel de licitación estableció, en el apartado de Componente de Diseño, lo siguiente:

> *"Se deben realizar revisiones periódicas por medio de reuniones del desarrollo del proyecto entre el Contratista y la Inspección de la UIA según la tabla 1.5.1, para lograr la aprobación por parte del equipo de Inspección. Una vez aprobado el proyecto por la UIA, el Contratista debe realizar los planos constructivos y especificaciones técnicas, así como los trámites de visado y permisos de construcción del proyecto. El oferente debe utilizar como referencia el anteproyecto arquitectónico preparado por la UIA".*

Según lo indicado supra, es claro que se debían dar revisiones periódicas durante el desarrollo del proyectoentre la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y el contratista, lo cual, sin duda, se dio y a partir de dichas revisiones se dio la evolución de los componentes de anteproyecto y diseño, presentado por el contratista y aprobado por la Administración.

Otro aspecto importante para mencionar es lo también establecido en el cartel de licitación y consignado supra, en el sentido de que para la preparación de los componentes de *Anteproyecto* y *Diseño*, el oferente debía utilizar como referencia, la propuesta de la Administración.

Este aspecto reviste relevancia, porcuanto la modalidad de esta contratación es *Diseño* y *Construcción*, con lo cual, el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima debía elaborar un anteproyecto y un diseño final. El insumo dado por la Administración, tal y como se indicóen el cartel, era solamente referencial, ya que de lo contrario, se hubiese omitido el componente de *Anteproyecto* del alcance del contrato y se hubiera pasado de manera directa a la fase de *Diseño* dela propuesta de la Administración, lo cual, evidentemente, no ocurrió, por tanto el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima debía preparar un anteproyecto a partir de la propuesta y atender el levantamiento de requerimientos de la Administración, incluirlos en el *Anteproyecto*, presentarlo a la Administración para suaprobación y luego proseguir con el *Diseño*, lo cual ocurrió.

Por tanto, no son de recibo los argumentos invocados por la recurrente en cuanto a una contratación irregular, por cuanto, el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima pretende ignorar lo consignado en el cartel de licitación, mismo que es el reglamento de la contratación.

En este sentido, el artículo 51 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa dispone textualmente lo siguiente:

> *"El cartel, constituye el reglamento específico de la contratación que se promueve y se entienden incorporadas a su clausulado todas las normas jurídicas y principios constitucionales aplicables al respectivo procedimiento. Deberá constituir un cuerpo de especificaciones técnicas, claras, suficientes, concretas, objetivas y amplias en cuanto a la oportunidad de participar.*
>
> *(...)".*

Dicho esto, merece manifestarse que los principios de la contratación administrativa han de reflejarse en las estipulaciones del cartel. Este documento se considera el reglamento concreto de la contratación, en cuanto establece con claridad que es lo pretendido por la Administración, las condiciones generales y obligaciones y deberes de las partes.

Si bien es cierto, el Consejo Técnico de Aviación Civil indicó requerimientos a ser tomados en consideración en el proyecto, los mismosse hicieron dentro del objeto contractual pactado de Diseño y Construcción de la terminal aérea para el Aeropuerto Internacional de Limón, las mismas se plantearon en la etapa procesal oportuna, es decir al inicio dela etapa del componente de Anteproyecto, fueron revisadas y aprobadas por la Administración y contenidas en el diseño final elaborado por la empresa, quien presentó el cobro de dichos componentes por medio de las facturas números 00100000101000000081, 00100000101000000109, 00100000101000000129, 00100000101000000145, las cuales fueron canceladas oportunamente, no habiendo ningún saldo pendientede pago, ni reclamo presentado por la compañía, sino hasta la presentación del documento de referencia.

El Consejo Técnico de Aviación Civil canceló el monto facturado por el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, por los componentes realizados de *Anteproyecto* y *Diseño* y éste presentó ante el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, los planos derivados del diseño final, el cual está tasado en la suma de ₡1.758.900.000,00, según se muestra de seguido, monto consignadopor la misma compañía.



cfia
Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica

CONTRATO	OC 901555
MONTO	¢ 1,798,000,000.00
FECHA VISADO CFIA	11/11/2019
CATASTRO	L-670188-87
TAMAÑO	910 M2
REGISTRADO POR	08086
BITACORA	M0039282, M0038283, M0039254

ESTE SELLO TIENE UNA VIGENCIA DE UN AÑO, VENCE EL 11/11/2020
(vencimiento aplica sólo a planos constructivos)

SI NO HAY CONCORDANCIA ENTRE LA INFORMACIÓN DEL SELLO Y EL RESULTADO DE LA CONSULTA MEDIANTE EL CÓDIGO, EL SELLO ES NULO.

NOMBRE DEL PROYECTO	AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMON
CLASIFICACIÓN SEGÚN DECRETO 36558	SITIOS REUNION PUBLICA
PROPIETARIO(S)	CEDULA
CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL	3-007-042223
UBICACIÓN	UBICACIÓN APX
DEL COLONO AGROPECUARIO DE LIMON CENTRO, 4KM AL SUR.	PROVINCIA LIMON CANTON LIMON DISTRITO LIMON
PLANOS Y DOCUMENTOS	
ANTEPROYECTO	A-17001 MEJIA MARQUEZ JOSE ADOLFO
PLANOS Y ESPECIFICACIONES	A-13535 GUTIERREZ FLORES MARCELA A-17001 MEJIA MARQUEZ JOSE ADOLFO A-13535 GUTIERREZ FLORES MARCELA A-21872 VARGAS JIMENEZ ANA CAROLINA IC-13577 TUR DURAN JUAN BOSCO IC-9365 VARGAS CHAVES EMILIO CO-29438 PALLAS MORA JONATHAN

En relación con lo indicado por la recurrente, referente a la modificación del objeto contractual y la posible adenda al mismo, queda claro que el objeto contractual nunca fue sujeto de ninguna modificación y siempre se mantuvo el contrato bajo los términos que lo refrendó la Contraloría General de la Republica, tal y como puede observarse en el expediente de licitación.

En el apartado del cartel denominado *Revisión* y *Desarrollo* del anteproyecto correspondiente al ítem A.2: Estudio de propuesta y desarrollo del Anteproyecto, consignado en la página 32 del cartel de licitación, se establece:

> *"El Contratista realizará una revisión del Anteproyecto realizado por la UIA, actividad que no es sujeta a tarifapor el CFIA, por tanto, el oferente calculará el costo económico de este ítem con base en el sistema de sumaalzada. El monto ofertado será el definitivo".*

Es así como quedó claramente establecido desde el cartel de la licitación, que el contratista debía realizar una revisión del anteproyecto y que el monto ofertado sería definitivo y que el mismo debía tomar como referenciala propuesta realizada por la Administración, lo cual quedaba abierto a modificaciones que serían abordadas enlas reuniones periódicas, como se dio en el proceso de ejecución contractual.

Para reforzar aún más este punto, resulta relevante señalar lo que establece el cartel de licitación en cuanto a la posibilidad de realizar ajustes, lo cual es común en los proyectos, máxime en uno de modalidad mixta de *Diseño* y *Construcción*.

En este punto, el cartel de licitación, en el apartado Permisos y Visados, contempla la posibilidad de realizar cambios al diseño, aún en una etapa posterior, como es la etapa de ejecución de obra, se cita en lo que interesa lo siguiente:

> *"Si por algún motivo, durante el tiempo de ejecución, surge la necesidad de realizar cambios al diseño de menor impacto que no sobrepasen el 20% del monto de la construcción y que puedan ser registrados en bitácoras del CFIA, el contratista tiene la obligación de realizar la*

propuesta ajustándola a la realidad del sitiode construcción, sin que esto represente costo alguno para la Administración.

El contratista debe incluir en sus costos todas aquellas correcciones a los planos especificaciones y presupuesto que la Administración requiera, ya sea por necesidad propia o por la razón que se detectan incumplimientos de normativa."

Resulta evidente que el contratista debió incorporar en su oferta económica lo indicado supra, ya que la posibilidad de realizar cambios estuvo contemplada en el cartel de licitación, aún en una etapa posterior a la de diseño. Con esto queda demostrado que nunca se estuvo en presencia de una contratación irregular, ya que la Administración realizó un levantamiento de requerimientos desde el principio de la contratación, dentrodel componente de *Anteproyecto*, en apego de lo establecido en el objeto de la contratación y canceló la totalidad del monto facturado por la recurrente.

Otra referencia que se aporta en cuanto a la posibilidad de realizar cambios y que quedó establecida en el cartel de licitación, es el siguiente apartado:

"CAMBIO DE MATERIALES Únicamente en casos de fuerza mayor y/o que se determine conveniente a los intereses institucionales se podrá aceptar cambios en los términos técnicos de referencia establecidas en el Cartel. Si el contratista propone usar materiales y/o accesorios diferentes a los especificados o detallados enplanos, deberá ser aprobado por la Administración. En caso de que los cambios aprobados requieran rediseño de alguno de los sistemas, el mismo será preparado y costeado por el contratista, sujeto a la aprobación de los inspectores, la responsabilidad profesional será asumida por los nuevos diseñadores. Todo incremento de costos derivados del cambio será cubierto por el contratista, sin costo para la DGAC. En caso contrario, ladisminución en los costos sí le será reconocida a la DGAC, o bien cualquier material u objeto excedente le será entregado a la DGAC. Es deber del contratista presentar el coste de los cambios de forma oportuna, demanera de que la Administración disponga de los elementos necesarios para la toma de decisiones y su trámite respectivo".

De acuerdo con los párrafos anteriores, se nota que desde el cartel de licitación se establecieron pautas para realizar cambios, en este caso en el uso de materiales, además, es claro que de establecerse cambios, los rediseños de estos deben ser asumidos por el contratista y, era deber del contratista, presentar el costo de los cambios de forma oportuna, para que la Administración pudiera analizarlos y tomar decisiones, en este caso particular, es hasta esta etapa, una vez cancelada la totalidad del monto facturado correspondiente a los componentes de Anteproyecto y Diseño, que la recurrente presenta una pretensión de cobro por un supuesto sobre costo en que supuestamente incurrió, con lo cual, no se estaría cumpliendo lo pactado.

Como ya se mencionó anteriormente, las mejoras introducidas a la propuesta inicial brindada por la Administración desde el cartel de licitación, se solicitaron por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil desde la primera etapa delanteproyecto y es claro el cartel en el apartado Descripción del proyecto en el punto A.2 que lo que se brindófue una propuesta de anteproyecto, y como cualquier propuesta está sujeta a inclusión de mejoras sin desvirtuar el objeto de la contratación que es la construcción de una terminal aérea.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

Componente	Ítem
A ANTEPROYECTO	A.1 Estudios preliminares A.2 Estudio de propuesta y desarrollo del Anteproyecto arquitectónico
B DISEÑO	B.2.1 Planos constructivos en las áreas: arquitectónica, estructural, eléctrica, mecánica y sanitaria. B.2.2 Memorias de Cálculo y presupuesto. B.2.3 Especificaciones técnicas. B.3 Permisos y visados B.3.1 Informe con tres copias de todos los permisos de Construcción pertinentes.
C CONSTRUCCIÓN	C.1.1. Construcción (Verificación de la calidad de los materiales, inicio del proceso constructivo, inspección, revisiones de equipo). C.1.2. Recepciones del proyecto C.2 Desarrollo del Paisajismo
D DEMOLICION	ÍD.1: Demolición de obras existentes. D.2: Disposición de desechos.
E OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	E.1.: Planes de Mantenimiento de las obras por un periodo de 10 años. E.2: Ejecución, operación y mantenimiento de los sistemas contra incendio y tratamiento de aguas residuales por un periodo de 1 año.

Tabla 1.5.1

Finalmente, sobre este punto, es preciso mencionar que el cartel de licitación estableció lo siguiente en el apartado de anteproyecto en el Item A.2 "*El Contratista realizará una revisión del Anteproyecto realizado por la UIA, actividad que no es sujeta a tarifa por el CFIA, por tanto, el oferente calculará el costo económico de este ítem con base en el sistema de suma alzada. El monto ofertado será el definitivo*".

Con base en lo anterior, el contratista ofertó los siguientes montos:

Formulario 3
Oferta Económica

"DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN AIL, SEGURIDAD Y VIGILANCIA AÉREA SVA, SERVICIOS Y OBRAS CONEXAS"

SEÑORES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
PROVEEDURIA INSTITUCIONAL

Estimados señores:
Yo José Adolfo Mejía Márquez, cédula 1-10570856, soltero, en mi calidad de representante del CONSORCIO MADEROTEC, declaro bajo juramento que me comprometo a realizar el concurso en marras de acuerdo con lo indicado en planos constructivos, especificaciones técnicas y alcances, por los montos indicados a continuación:

Detalle	Monto en números	Monto en Letras
A. COMPONENTE DE ANTEPROYECTO	¢26 383 500	Veintiséis millones trescientos ochenta y tres mil quinientos colones.
B. COMPONENTE DE DISEÑO	¢105 534 000	Ciento cinco millones quinientos treinta y cuatro mil colones
C. COMPONENTE DE CONSTRUCCIÓN	¢1 598 840 100	Mil quinientos noventa y ocho millones ochocientos cuarenta mil cien colones
D. COMPONENTE DE DEMOLICION	¢14 247 090	Catorce millones doscientos cuarenta y siete mil noventa colones
E. COMPONENTE DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	¢13 895 310	Trece millones ochocientos noventa y cinco mil trecientos diez colones

se firma digitalmente todas las anteriores declaraciones, manifestaciones y aceptaciones expresas

San José
5 de setiembre

Adolfo Mejía Márquez / 1-1057-0856
Representante legal del CONSORCIO MADEROTEC

De conformidad con lo anterior, los componentes de anteproyecto y diseño que suman un monto de ₡131.917.500,00 representan un 8,2% con respecto al costo de construcción según el componente C. de laoferta por un monto de ₡1.598.840.100,00, lo que supera significativamente los aranceles de honorarios profesionales establecidos por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos para estos rubros tasados enun 5.5%, compuesto por un 1% de Anteproyecto, 4% de Planos de Construcción y Especificaciones Técnicasy un 0.50% de Presupuesto), según se muestra de seguido y es verificable en el siguiente link: https://cfia.zendesk.com/hc/es/articles/360000118194-Anteproyecto-CFIA-

	Fase	Servicios	Tarifa Mínima		Tarifa Contratada
PROY	(1) Planos y Documentos	Estudios Preliminares	0.50%	✔	0.50 %
		Anteproyecto	1.00% ó 1.50%	✔	1.00 %
		Planos de Construcción y Especificaciones Técnicas	4%	☐	4.00 %
		Presupuesto	● 0.50% Global ○ 1.00% Detallado	☐	0.50 %
		Licitación y Adjudicación	0.50%	☐	0.50 %

Por lo anterior se refuerza por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, en cuanto a que el contratista debió contemplar dentrode su oferta económica lo estipulado en el cartel de licitación, específicamente, la posibilidad de tener que asumir los costos derivados de los cambios sugeridos o solicitados por la Administración, tal como quedó mencionado anteriormente, con lo que claramente se visualiza que el monto ofertado para el componente de anteproyecto y diseño ya contemplaba una holgura de 2.7% por encima de los aranceles establecido para estos rubros por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos.

Lo anterior, soportado en lo indicado en el cartel y mencionado anteriormente, en cuanto a que si por algún motivo surge la necesidad de realizar cambios, incluso al diseño, los cuales no sobrepasen el 20% del montode la construcción y que puedan ser registrados en bitácoras del CFIA, el contratista tiene la obligación de realizar la propuesta ajustándola a la realidad del sitio de construcción, sin que esto represente costo algunopara la Administración

Así las cosas, se concluye que no procede cobro adicional alguno por los rubros de anteproyecto y diseño, ya que los mismos fueron realizados conforme al contrato y fueron pagados en su totalidad, tal y como lo admite la misma recurrente, por lo cual, el actuar de la Administración se apegó a lo establecido en el cartel de licitación.

En cuanto al tercer punto, el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima manifiesta que "*al haber ordenado la Administración la terminación anticipada de la contratación, sin que existiera causa justa para ello, ni tampoco fuerza mayor o caso fortuito, está obligada a indemnizar al contratista de todos los daños y perjuicios causados, incluyendo el lucro cesante o daño emergente*", *insistiendo que los motivos que dieron por terminado el contrato no tienen origen a un supuestos déficit presupuestario, sino que diferencias entere las partes relacionadas con el costo de las obras adicionales y la estructura de costos de la oferta sometida por el contratista*", debemos indicar lo siguiente:

Los artículos 11 de la Ley de Contratación Administrativa y 209 de su Reglamento establecen lo siguiente:

> ***"Artículo 11.-Derecho de rescisión y resolución unilateral.*** *Unilateralmente, la Administración podrá rescindir o resolver, según corresponda, sus relaciones contractuales, por motivo de incumplimiento, por causa de fuerza mayor, caso fortuito o cuando así convenga al interés público, todo con apego al debido proceso. Cuando se ponga término al contrato, por causas que no se le imputen al contratista, la Administración deberá liquidarle*

la parte que haya sido efectivamente ejecutada y resarcirle los daños y perjuicios ocasionados. En los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor, se liquidará en forma exclusiva la parte efectivamente ejecutada y los gastos en que haya incurrido razonablemente el contratista en previsión de la ejecución total del contrato. La Administración podrá reconocer, en sede administrativa, los extremos indicados en los incisos anteriores. Para hacer efectiva la resolución deberá contar con la aprobación de la Contraloría General de la República.

*Artículo 214.-**Rescisión**. La Administración podrá rescindir unilateralmente sus contratos, no iniciados o en curso de ejecución, por razones de interés público, caso fortuito o fuerza mayor, debidamente acreditadas. Para ello deberá emitir una resolución razonada en donde señale la causal existente y la prueba en que se apoya, la cual será puesta en conocimiento del contratista por el plazo de quince días hábiles.*

La entidad deberá cancelar al contratista la parte efectivamente ejecutada del contrato, en el evento de que no lo hubiera hecho con anterioridad y los gastos en que ese contratista haya incurrido para la completa ejecución, siempre que estén debidamente probados.

Cuando la rescisión se origine por motivos de interés público, además, se podrá reconocer al contratista cualquier daño o perjuicio que la terminación del contrato le causare, previa invocación y comprobación.

El lucro cesante correspondiente a la parte no ejecutada podrá reconocerse siempre dentro de criterios de razonabilidad y proporcionalidad, valorando aspectos tales como el plazo de ejecución en descubierto, grado de avance de la ejecución del contrato, complejidad del objeto. Cuando la utilidad no haya sido declarada se considerará que es un 10% del monto total cotizado".

En cuanto al lucro cesante, en la sentencia número 112-92 de las catorce horas quince minutos del quince de julio de mil novecientos noventa y dos, la Sala Primera de Casación del Poder Judicial hace referente a la distinción clásica entre daño emergente y lucro cesante, dicha sentencia indica lo siguiente:

"V.- En muchas ocasiones se utilizan indiscriminadamente las expresiones "daños" y "perjuicios". Es menester precisar y distinguir ambos conceptos. El daño constituye la pérdida irrogada al damnificado (damnum emergens), en tanto el perjuicio está conformado por la ganancia o utilidad frustrada o dejada de percibir (lucro cesans), la cual era razonable y probablemente esperable si no se hubiese producido el hecho (...)".

Asimismo, en la resolución número 1034-F-S1-14 de las nueve horas del siete de agosto de dos mil catorce, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia señaló lo siguiente:

"El lucro cesante por lo tanto, es una forma de daño patrimonial que consiste en la pérdida de una ganancia legítima o de una utilidad económica por parte de la víctima como consecuencia del daño, que con cierta verosimilitud cabía esperar según el curso normal de

las cosas o según las circunstancias especiales del caso. Se apoya en la presunción de cómo habrían sucedido los acontecimientos de no haber tenido lugar el evento dañoso".

En ese mismo sentido, mediante sentencia número 137-2028-VI de las trece horas cuarenta minutos del siete de noviembre del dos mil dieciocho, el Tribunal Contencioso Administrativo, Sección Sexta, Segundo Circuito de San José, indicó lo siguiente:

> *"**De los efectos de la rescisión de un contrato, en especial atención a contratos sinalagmáticos.** Ahora bien, como se mencionó supra, la Administración siempre resguarda una facultad de rescindir el contrato de forma unilateral, lo cual es una manifestación de potestad de imperio que, por habilitación legal, le permite a quien promueve un concurso público romper el vínculo contractual al cual voluntariamente fue sometido. Sin embargo, esta facultad no es irrestricta, las causales para el ejercicio de esta habilitación legal se encuentran tasadas en el artículo 11 LCA y en el 214 del Reglamento de la Ley de Contratación Administración (RLCA), limitándose a interés público, caso fortuito o fuerza mayor, debidamente acreditadas. Así, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia en su voto 001358-F-S1-2010 expuso: "... se confiere a la Administración, la potestad de rescindir unilateralmente los contratos, por razones de interés público, caso fortuito o fuerza mayor. No obstante, en aplicación del principio de intangibilidad patrimonial, la norma incluye a la vez, la obligación del Estado, de cancelar la parte efectivamente ejecutada del contrato, los gastos en que haya incurrido para la completa ejecución, y, para los casos en que la rescisión se origine en la salvaguarda del interés público, debe reconocer los daños o perjuicios causados, y un porcentaje por lucro cesante, que para cuando no se ha fijado con anterioridad por las partes, se establece en un 10% del monto total cotizado".*

Dicho esto, además, el análisis del artículo 214 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa dispone que dentro de sus facultades, la Administración tiene la posibilidad de rescindir unilateralmente sus contratos no iniciados o en curso, es decir, se trata de terminar el contrato por razones de interés público, caso fortuito o fuerza mayor. Esta se trata de una atribución que por disposición de ley se encuentra incluida en todos los contratos administrativos (aunque no se diga nada en el contrato).

Ahora bien, en caso de rescindir, debe indemnizarse en lo debido al contratista, ya que se parte del supuesto de que éste no ha incumplido de ninguna forma el contrato, ya que en caso de incumplir se hubiera seguido el proceso de resolución.

Los artículos 11 de la Ley de Contratación Administrativa y 214 de su reglamento regulan lo concerniente a la rescisión (por decisión exclusiva de la Administración); indicando que cuando las causas de la terminación no se deban al contratista, la Administración debe liquidar (cancelar) la parte que haya sido efectivamente ejecutada y reparar los daños y perjuicios ocasionados, es decir, debe pagarle al contratista lo que ya hizo, así como los daños ocasionados.

Asimismo, el artículo 214 citado, determina que cuando la utilidad de la oferta no haya sido declarada (es decir lo que va a tener como ganancia el oferente), se considerará que es un 10% del monto total cotizado.

Cuando se termina el contrato debido a **un caso fortuito o fuerza mayor** la norma de comentario establece que se tiene que liquidar la parte efectivamente ejecutada y los gastos que tuvo la contratista, en previsión de la ejecución total del contrato, es decir, los gastos que tuvo cuando todo iba normalmente y debía ejecutar la obra, siempre que esté debidamente comprobado.

Por su parte, dicha norma señala que en casos de que la rescisión se origine por motivos de interés público, además, se podrá reconocer al contratista cualquier daño o perjuicio que la terminación del contrato le causare, previa invocación y comprobación.

En el caso bajo análisis, la causal invocada por el Consejo Técnico de Aviación Civil se trató de una rescisión contractual por fuera mayor, de manera que la norma faculta a pagar la parte efectivamente ejecutada en el evento de que no lo hubiera hecho con anterioridad y los gastos en que ese contratista haya incurrido para la completa ejecución, siempre que estén debidamente probados.

En el presente asunto, la Dirección General de Aviación Civil procedió a cancelar en su totalidad al Consorcio Maderotec Sociedad Anónima los rubros establecidos en el contrato que corresponden a los componentes de Anteproyecto y Diseño, los cuales fueron efectivamente ejecutados, manifestación que hace el propio consorcio y no quedando a la fecha ningún rubro pendiente de pagar.

Por lo antes dicho, no resulta legalmente posible que el Consorcio Maderotec Sociedad Anónima pretenda el pago de la utilidad sobre los componentes de construcción, mantenimiento y operación, debido a que no fueron efectivamente ejecutados, esto por cuanto la norma faculta a la Administración liquidar únicamente los trabajos efectivamente ejecutados.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve

Con fundamento en las consideraciones de hecho y de derecho, así como el criterio emitido por la Unidad de Infraestructura, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0372-2021 del 28 de junio de 2021, suscrito por los señores Allen Vargas Rodríguez, jefe del Proceso de Desarrollo Aeroportuario, Daniel Calderón Mata, jefe del Proceso de Planificación Aeroportuaria, Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, e Ivannia Ortiz Ramírez, encargada del Departamento de Aeropuertos, se acuerda lo siguiente:

1) Declarar sin lugar el reconsideración interpuesto por el señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, contra el artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021 del 28 de abril de 2020, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021 de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021, relacionada con la liquidación derivada del procedimiento de rescisión del contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*".

2) Confirmar en todos sus extremos el artículo 07 de la sesión ordinaria 32-2021 del 28 de abril de 2020, mediante la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 55-2021 de las 19:25 horas del 28 de abril de 2021.

3) Dar por agotada la vía administrativa

4) Notifíquese señor José Adolfo Mejía Márquez, apoderado especial del Consorcio Maderotec Sociedad Anónima, por medio de correo electrónico adolfo@maderotec.com, rsaborio@projurcr.com

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil