CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
cetac
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 25-2023

Acta número veinticinco correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con cincuenta minutos del veintisiete de abril del dos mil veintitrés, de manera presencial, en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de las siguientes personas: William Rodríguez López, quien preside, Mauricio Campos Carrión, Marcos Castillo Masis y José María Vargas Callejas, directores de este Consejo; así como los señores, Luis Miranda Muñoz, sub director general de Aviación Civil, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la asesoría jurídica de la DGAC; la señora Cindy Coto Calvo, asesora legal del CETAC y la señorita Sofía Hidalgo Mora, secretaria de actas.

Se justifica la ausencia del señor Napoleón Murillo García, por motivos de fuerza mayor, la señora Danielle Jenkins Bolaños y el señor Fernando Naranjo Elizondo encontrarse en funciones propias a sus respectivos cargos.

Se deja constancia de que la sesión no está siendo grabada en formato video por error en el software de grabación, se realiza únicamente en formato de audio.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 25-2023, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 25-2023.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 23-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 20 de abril del 2023.

El señor William Rodríguez se abstiene de votar el acta debido a que no estuvo presente en la sesión ordinaria 23-2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 23-2023, del 20 de abril del 2023.

Al ser las 17:52 se decreta un receso por parte del vicepresidente del CETAC.

Al ser las 17:55 se reanuda la sesión ordinaria 25-2023 y preside el señor Luis Amador Jiménez, presidente del CETAC.

III. AUDIENCIA AERODIVA S.A

Al ser las 17:56 ingresa a la sesión los señores Carlos Vargas Arrieta y Luis Ortiz de Aerodiva S.A.

ARTÍCULO TERCERO

Se concede audiencia al señor Carlos Vargas Arrieta, presidente de la compañía AERODIVA S.A, con el fin de que expongan ante este Consejo Técnico, las circunstancias en que se encuentra la empresa actualmente.

El señor Carlos Vargas indica que la empresa AERODIVA S.A, nació hace 22 años como un emprendimiento, a la luz de una necesidad que en el país no había una aeronave para atender problemas, por ejemplo, tendido de líneas, emergencias nacionales con evacuaciones médicas, así como otros trabajos que surgieron en el transcurso de estos 22 años.

Además, menciona que a Aerodiva S.A se le certificó con una aeronave que trajeron, pasando todas las pruebas técnicas, y todas las etapas de aprobación hasta que se les autorizó operar, indica que siguieron dando al trabajo y haciendo proyectos nuevos con necesidades que el país tenía, a la vez señala que en varias ocasiones han colaborado con Aviación Civil, destaca que un 95% de sus actividades son dedicadas al estado.

El señor Luis Amador Jiménez solicita que se indique cuáles son los inconvenientes, a razón de esto, el señor Carlos Vargas indica que la aeronave se certificó y cumplió con la normativa, en el 2020 se les notificó una circular normativa que indicaba que, si podían realizar el trabajo, refrendando lo que ya había hecho. En el 2022 se les notifica otra circular normativa, donde se les niega operar, esta circular normativa llega debido a que, en mayo del 2022, un inspector indicó que no podían volar, y le señaló a los médicos que estaban abordo que no podían volar porque la aeronave no estaba certificada, adicionalmente, señala que ellos demostraron que esto no era así, que la empresa tenía los certificados, las especificaciones en dónde se indica que pueden hacer evacuación médica y los seguros de cada una de las actividades que realizan en la compañía. La empresa tiene que demostrar que lo que se hizo en aquella época no se le puede aplicar la norma o Ley de hoy en día, ya que su certificación se realiza con la normativa vigente en ese momento. El señor Vargas menciona que este helicóptero desde un inicio está diseñado para ambulancia, además de que ya tiene contratos de hasta 4 años con otras instituciones y si no cumple con los contratos que se hicieron con esta aeronave autorizada, estará incumpliendo los contratos y quedarían castigados a nivel de SICOP, lo que significaría el final de la empresa.

El señor Luis Amador consulta sobre cuál sería la petitoria de la compañía, en virtud de los anterior, el señor Vargas indica que existen dos categorías, la ambulancia y la evacuación médica, por lo que solicita que lo dejen trabajar en los contratos de Talamanca, que son los contratos más importantes de la compañía, menciona que al país y al estado le han servido sus servicios y no existe una afectación como tal.

El señor Luis Miranda indica que la petitoria que está realizando la compañía será revisada y analizada por la dirección general, así como el Departamento de Seguridad operacional, indica que en temas de emergencia siempre que se ha informado, se ha permitido y concretamente en Talamanca, se estará revisando el tema. El señor Luis Amador consulta que en cuanto tiempo se podría obtener una respuesta por parte de la administración, a razón de esto el señor Luis Miranda le indica que en una semana.

El señor Carlos Vargas indica que, se debe valorar que no se requiera un permiso para ir a salvar una vida, sin embargo, si se debe realizar un procedimiento estaría en la mejor de las disposiciones para hacer lo que se requiera, ya que lo que la empresa pretende es continuar trabajando y brindando sus servicios.
Al ser las 18:08 se retiran de la sesión los señores Carlos Vargas Arrieta y Luis Ortiz.

El señor José María Vargas indica que ha estado estudiando este caso y se trata de un helicóptero militar que se transforma a helicóptero civil, y esto a veces trae muchas complicaciones, sin embargo, si se realiza un énfasis claro entre ambulancia aérea y evacuación médica y se indica las condiciones en las que se puede realizar una evacuación, en otros países se realiza y se puede justificar para que vuele restringidamente.

El señor William Rodríguez indica que este tema ya ha sido conversado por la administración y la respuesta ha sido negativa para la empresa, por lo que, recomienda a la administración analizar el caso nuevamente. Debido a esto, el señor Luis Miranda indica que efectivamente la empresa ha presentado dos oficios y bajo estos documentos es que se está trabajando por parte de la administración.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Instruir a la administración para que estudie el caso internamente y brinden la respuesta correspondiente el término de una semana, en caso de requerir más plazo se debe comunicar a este Consejo Técnico. **ACUERDO FIRME**

IV.- FISCALIZACION DEL AIDOQ

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFC-AIDOQ-OF-052-2023, del 17 de abril del 2023, suscrito por la señora Vanessa Madriz Sequeira, fiscalizadora general a.i. Contrato de Concesión de la Terminal de Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), en el que remite el informe de labores correspondiente al primer trimestre 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio CETAC-OFC-AIDOQ-OF-052-2023, suscrito por la señora Vanessa Madriz Sequeira, fiscalizadora general a.i. Contrato de Concesión de la Terminal de AIDOQ.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0668-2023, del 31 de marzo del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0285-2023, del 31 de marzo del 2023, suscrito por los señores Alexander Vega Arce, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud de otorgamiento del permiso de uso en precario al Ministerio de Seguridad Pública en el Aeródromo de Los Chiles, el cual, alberga en la actualidad a la delegación policial de Los Chiles.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0668-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0285-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 049-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 049-2023 que resuelve:

1) Otorgar al Ministerio de Seguridad Pública el permiso de uso en precario del espacio en el Aeródromo de Los Chiles, con un área de 7.620 metros cuadrados, el cual, alberga en la actualidad a la delegación policial de Los Chiles, por un plazo de 5 (cinco) años contados a partir de su formalización. Dicho plazo será prorrogable según las necesidades de la Administración y quedando las partes facultadas para rescindir por razones de interés público, fuerza mayor o caso fortuito que impidan continuar con la ejecución del entendimiento, lo anterior, según la recomendación dada por la Unidad de Aeródromos Locales mediante el oficio número DGAC-DA-AOL-OF-176-2022 citado, así como lo dispuesto en el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional del 15 de mayo de 2019, suscrito entre el Ministerio de Seguridad Pública y el Consejo Técnico de Aviación Civil.

2) Notifíquese al Ministerio de Seguridad Pública en la Sección de Infraestructura, Subdirección general, Fuerza Pública de Costa Rica con la señora Mónica Barrantes Madrigal, por medio del correo electrónico monica.barrantes@fuerzapublica.go.cr. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica y de Aeródromos Locales. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0729-2023, del 17 de abril del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0289-2023, del 12 de abril del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0872-2023-E del 27 de marzo de 2023, suscrito por el señor Luis Eduardo Ortiz Meseguer, apoderado especial de la compañía KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, en dónde solicitó la corrección de error material contenido en la resolución número 040-2023 del 14 de marzo de 2023, mediante la cual se le otorgó a su representada la renovación del certificado de explotación que le permite brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS).

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0729-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0289-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 050-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.050-2023 que resuelve:

1. De conformidad con el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública, corregir el error material contenido en la relación número 040-2023 del 14 de marzo de 2023, mediante la cual se le otorgó a KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, la renovación al certificado de explotación que le permite brindar los

servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, para que en los resultandos primero y segundo se lean de la siguiente manera:

*"**Primero:** Que mediante resolución número 03-2018 del 10 de enero de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, un certificado de explotación que le permite brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS).. El certificado de explotación fue otorgado por un plazo de 5 años y se encontraba vigente hasta el 10 de enero de 2023.*

***Segundo:** Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1323-2022 del 23 de junio de 2022, el señor Luis Ortiz Meseguer, en calidad de apoderado especial de la compañía KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la renovación de su certificado de explotación, con el objetivo de brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS). Asimismo, solicitó un permiso provisional de operación, para operar la referida ruta a partir del 11 de enero de 2023".*

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

3. Notifíquese el presente acuerdo al señor Luis Eduardo Ortiz Meseguer, apoderado generalísimo de la compañía KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, por medio de la dirección de correo electrónico luis.ortiz@oyzabogadosscr.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0722-2023, del 14 de abril del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-300-2023, del 14 de abril del 2023, suscrito por los señores Alexander Vega Arce, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el reclamo administrativo interpuesto por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-035078, en relación con el proyecto derivado de la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, denominada "Mejoramiento del Aeródromo de Quepos".

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0722-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-300-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.04, a la cual se le asigna el número 051-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.051-2023 que resuelve:

1) Acoger parcialmente el reclamo administrativo presentado por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-035078, en relación con el proyecto derivado de la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001 denominado "Mejoramiento del Aeródromo de Quepos", lo

anterior, conforme lo señalado en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0705-2022 del 23 de diciembre de 2022, emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, únicamente en cuanto al punto 6. Intereses por mora, correspondiente a las facturas número 00100001010000003854 por un monto de ₡332.871,99 (trescientos treinta y dos mil ochocientos setenta y un colones con noventa y nueve céntimos), 00100001010000003947 por la suma de ₡115.331,05 (ciento quince mil trescientos treinta y un colones con cinco céntimos) y 00100001010000004146 por un monto de ₡55.917,16 (cincuenta y cinco mil novecientos diecisiete colones con dieciséis céntimos), para un total de ¢504.120,20 (quinientos cuatro mil ciento veinte colones con veinte céntimos), monto que esta Administración determinó como procedente.

2) Instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que ordene la apertura de una investigación preliminar, pues el atraso en el pago de las facturas números 00100001010000003854, 00100001010000003947 y 00100001010000004146, podría endilgar responsabilidad de orden administrativo para el funcionario o funcionarios involucrados, los cuales, deben ser individualizados ante las posibles responsabilidades de las faltas, así como, determinar la necesidad de revisar las formalidades del procedimiento de pago utilizado en la actualidad.

3) Notifíquese por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, por medio del correo electrónico info@constructorameco.com y/o notificaciones@constructorameco.com , a la Dirección General de Aviación Civil y a la Unidad de Recursos Financieros, para lo de su competencia (investigación y pago ordenados). Comuníquese al Departamento de Aeropuertos y a la Unidad de Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO OCTAVO

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.

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

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 NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0767-2023, del 20 de abril del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0327-2023, del 19 de marzo del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud del señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-122411, mediante el cual informa al Consejo Técnico de Aviación Civil de la suspensión temporal de las rutas en las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), efectivas a partir 1° al 31 de mayo de 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0767-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0327-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.06, a la cual se le asigna el número 053-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.053-2023 que resuelve:

1) Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0901-2023-E 21 de marzo de 2023, mediante cual, el señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-122411, informó de la suspensión temporal de las rutas: Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), efectivas a partir 1° al 31 de mayo de 2023.

2) Archivar el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0736-2023-E del 13 de marzo del 2023, donde la compañía United Airlines Inc., sobre la suspensión temporal de las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)-Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)-San José (SJO)-Newark (EWR), ya que la compañía solicitó dejar sin efecto el documento mencionado.

3) Notifíquese al señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc., por medio del correo electrónico notificaciones@daremblum.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0753-2023, del 19 de abril del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0323-2023, del 19 de abril del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0787-2023-E del 16 de marzo de 2023, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica- Los Ángeles, Estados Unidos (LAX-SJO-LAX); Los Ángeles, Estados Unidos– Liberia, Costa Rica- Los Ángeles, Estados Unidos (LAX-LIR-LAX); Boston, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica-Boston, Estados Unidos de América (BOS-LIR-BOS), y New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica- New York, Estados Unidos(JFK-SJO-JFK), efectivas del 1° al 5 de mayo de 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0753-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0323-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.07, a la cual se le asigna el número 054-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.054-2023 que resuelve:

1. Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única números número 0787-2023-E del 16 de marzo de 2023, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo de sus vuelos regulares, en las rutas:

-Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectivas a partir del 1° al 31 de mayo de 2023

-New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa (JFK-SJO-JFK), efectiva a partir del 5 al 31 de mayo de 2023

2) 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.

3) 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. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0745-2023, del 18 de abril del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0320-2023, del 18 de abril del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe relacionado con el seguimiento de cuentas por cobrar de los operadores del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

El señor William Rodríguez consulta si en relación con este caso, hay alguna compañía que amerite que se ponga atención especial, a razón de esto, el señor Mauricio Rodríguez indica que hay 3 casos especiales, los cuales son: Servicentro El Coco, ABC Aerolíneas y Aviones Taxi Aéreo, esto en temas de facturación, ya que no cumplen con los requisitos de título ejecutivo, ya se realizó la prevención al Gestor, así como otras alternativas, el OFGI también está dando el seguimiento correspondiente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Trasladar el oficio DGAC-AJ-OF-0320-2023 al Órgano Fiscalizador para que en conjunto con la administración presenten una hoja de ruta definitiva que permita solucionar esta situación. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0778-2023, del 20 de abril del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0329-2023, del 20 de abril del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten informe de segundo permiso provisional, referente a solicitud de renovación y ampliación al certificado de explotación de la compañía Horizontes de Esperanza sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-515702, representada por el señor James Adams Chotto, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar servicios de trabajos aéreos en la modalidad de carga externa, con aeronaves de ala rotativa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0778-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0329-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1. De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil; autorizar a la compañía Horizontes de Esperanza sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-515702, representada por el señor representada por el señor James Adams Chotto, en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma, un segundo permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 8 de mayo de 2023, en tanto se concluyen los tramites de la renovación y ampliación del certificado de explotación de dicha

compañía, para brindar los servicios de trabajos aéreos, con aeronaves de ala rotativa, en la modalidad de carga externa y carga interna, y de acuerdo a lo señalado en el RAC 121.104 y en el certificado tipo de su aeronave UH-1H/205, la modalidad de Conservación de bosques y vida silvestre; todo lo anterior, según se establezca en sus habilitaciones y especificaciones de operación.

2) Notifíquese el presente acuerdo al señor James Adams, apoderado generalísimo sin Horizontes de Esperanza sociedad anónima, por medio del correo electrónico info@horizontesdeesepranza.com. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, Operaciones Aeronáuticas y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

El señor Luis Amador realiza la solicitud para que se instruya a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos para que programe el concurso interno para seleccionar las plazas respectivas del Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada (OFGI), siendo que es importante fortalecer este órgano y sobre todo definir el tema del inspector general y asesor legal.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Instruir a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos para que programe el concurso interno para seleccionar las plazas respectivas del OFGI, siendo que es importante fortalecer este órgano y sobre todo definir el tema del inspector general y asesor legal.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

El señor Luis Amador realiza la solicitud de reiterar al Consejo de Seguridad Vial la necesidad de contar con un ingeniero mecánico, en su momento se recomendó al señor Pablo Álvarez, sin embargo, en caso de que esto no sea posible, se solicita que brinden alguna otra alternativa para iniciar la formalización del respectivo contrato de préstamo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Reiterar al Consejo de Seguridad Vial la necesidad de contar con un ingeniero mecánico, en su momento se recomendó al señor Pablo Álvarez, sin embargo, en caso de que esto no sea posible, se solicita brindar alguna otra alternativa para iniciar la formalización del respectivo contrato de préstamo.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

El señor Luis Amador indica que debido a que el martes 2 de mayo, el presidente de la República estará brindando su informe de labores, los ministros deben estar presentes en dicha actividad, por lo que indica que la próxima semana únicamente se sesionará el jueves 4 de mayo del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo manifestado por el señor Luis Amador Jiménez.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0686-2023, del 27 de abril del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-RH-0685-2023, del 27 de abril del 2023, suscrito por la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, mediante el cual da respuesta al oficio CETAC-AC-2023-0561, de fecha 27 de abril del 2023, en el cual se requiere que se brinde un criterio técnico en donde se prorrogue el nombramiento de la señora Karla Cascante Ureña, como Gerente de Proyecto a.i, del Contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dejar sin efecto el acuerdo CETAC-AC-2023-0341, y dado las necesidades institucionales se acuerda temporalmente continuar con la asignación del cargo, mismo que mantendrá todas sus condiciones laborales y salariales actuales, y, por ende, la categoría de su puesto. **ACUERDO FIRME**

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ACTA No. 25-2023

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON TREINTA Y DOS MINUTOS

LUIS AMADOR JIMÉNEZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSÉ MARÍA VARGAS CALLEJAS

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

MARCOS CASTILLO MASÍS

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 25-2023

Fecha: 27 de abril del 2023
Hora: 5:30 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

IL.- APROBACIÓN DEL ACTA

1.- aprobación del acta de la sesión No. 23-2023

III.- AUDIENCIA AERODIVA S.A

1.-Se concede audiencia al señor Carlos Vargas Arrieta, presidente de la compañía AERODIVA S.A, con el fin de que expongan ante este Consejo Técnico, las circunstancias en que se encuentra la empresa actualmente.

IV.- FISCALIZACION DEL AIDOQ

1.-Informe de labores correspondiente al primer trimestre 2023.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

A1.- Informe relacionado con la solicitud de otorgamiento del permiso de uso en precario al Ministerio de Seguridad Pública en el Aeródromo de Los Chiles, el cual, alberga en la actualidad a la delegación policial de Los Chiles.

A2.- Corrección de error material contenido en la resolución número 040-2023 del 14 de marzo de 2023, mediante la cual se le otorgó a su representada la renovación del certificado de explotación que le permite brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo.

A3.- Reclamo administrativo interpuesto por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, en relación con el proyecto derivado de la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, denominada "Mejoramiento del Aeródromo de Quepos".

A4.- Informe final de investigación preliminar realizada con base en la denuncia anónima presentada a la Auditoría Interna institucional mediante correo electrónico del 10 de agosto de 2022.

A5.- Solicitud de la compañía United Airlines Inc., para la suspensión temporal de las rutas en las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), efectivas a partir 1° al 31 de mayo de 2023.

A6.- Solicitud de la compañía Jetblue Airways Corporation, para la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo.

A7.- Seguimiento de cuentas por cobrar de operadores del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

A8.- Segundo permiso provisional, referente a solicitud de renovación y ampliación al certificado de explotación de la compañía Horizontes de Esperanza sociedad anónima.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 25-2023

Anexo N° 2

No.049-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con once minutos del veintisiete de abril del dos mil veintitrés.

Se conoce solicitud de otorgamiento del permiso de uso en precario al Ministerio de Seguridad Pública en el Aeródromo de Los Chiles, el cual, alberga en la actualidad a la delegación policial de Los Chiles.

Resultando

Primero: Que mediante artículo octavo de la sesión ordinaria 35-2019 del 15 de mayo de 2019, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional, suscrito entre el Ministerio de Seguridad Pública, representado en ese momento por el señor Michael Soto Rojas, portador de la cédula de identidad número 1-995-448, en su condición de ministro de esa cartera y el Consejo Técnico de Aviación Civil, representado en ese entonces por el señor José Manuel Sáenz Scaglietti, portador de la cédula de identidad 1-498-734, quien fungía como presidente de dicho Consejo, para el siguiente objetivo:

> *"El objeto del presente convenio es la colaboración entre el Ministerio de Seguridad Pública y el Consejo Técnico de Aviación Civil para que los aeródromos y aeropuertos cuenten con las condiciones de infraestructura y seguridad necesaria para que operen en las mejores condiciones y a la vez esto permita la prevención y detección de actividades ilícitas o narcotráfico en los aeródromos locales inscritos y no inscritos. Donde cada uno de los proyectos de infraestructura y mejoras que ambas partes así disponga realizar en cada uno de los Aeródromos se realizarán mediante cartas de entendimiento".*

Segundo: Que mediante correo electrónico del 9 de noviembre de 2021, la señora Mónica Barrantes Madrigal, funcionaria de la sección de infraestructura del Ministerio de Seguridad Pública, remitió correo al Departamento de Aeropuertos indicando lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Reciba un cordial saludo. El inmueble que alberga actualmente la Delegación Policial de Los Chiles, se encuentra ubicado en la propiedad del CETAC, por lo anterior, solicitamos su colaboración en comunicar si contamos con la anuencia del CETAC para suscribir un Convenio de Préstamo de Inmueble.*
>
> *El objetivo del convenio, es que el Ministerio de Seguridad Publica, pueda formalizar la permanencia de la delegación Policial en el área que se esta ocupando y realizar gastos asociados a la intervención estructural en la Delegación Policial de los Chiles, ya que se encuentra en muy mal estado.*
>
> *Quedo atenta gracias.*
>
> *Licda. Mónica Barrantes Madrigal*
> *Sección de Infraestructura".*

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DA-AOL-OF-176-2022 del 26 de octubre de 2022, remitido a la Asesoría jurídica el 2 de noviembre de 2022, la Unidad de Aeródromos Locales recomendó el otorgamiento del permiso de uso en precario del espacio en el Aeródromo de Los Chiles al Ministerio de Seguridad Pública, señalando textualmente lo siguiente:

"(...)

Mediante Informe Topográfico N°32-2022-WVP-TOP-DPI de fecha 19 de agosto del 2022, el Ingeniero Wilser Villalobos Pérez, del Departamento de Proyectos de Infraestructura del Ministerio de Seguridad Pública, emite el levantamiento topográfico para la delimitación de las áreas de las instalaciones de la Policía de los Chiles en terreno del aeródromo de la localidad propiedad de la Dirección General de Aviación Civil, por lo que se traslada a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica para su debida revisión y valoración de lo aportado, por lo que en respuesta por medio de correo electrónico de fecha 14 de octubre del 2022 se indica lo siguiente:

De acuerdo con el informe topográfico N°: 32-2022-WVP-TOP-DPI, se verifica que el croquis que describe el área en sitio que está ocupando la Delegación Policial de los Chiles en los terrenos del Aeródromo Los Chiles es tal y como se indica en dicho documento, la ubicación y las coordenadas de este espacio se ubican dentro de los linderos del plano de catastro A-1580362-2012.

Sin embargo, se informa de la existencia de un pozo al inicio del canal en el sector suroeste de esta área que ocupa la policía, además, al noreste se encuentra la plataforma de aeronaves, por lo tanto, se advierte que no debe existir ningún tipo de cerca o malla que delimite esta área en ambos costados. En caso de que se tenga planificado un cerramiento perimetral de este espacio, se le debe informar al Departamento de Aeropuertos con el fin de resguardar la seguridad operacional.

También, es importante mencionar que esta área se ubica en la Superficie de Transición, por lo que este espacio tiene una restricción de altura para cualquier tipo de construcción adicional que se desee realizar.

Debido a lo anterior, se le solicita a la Unidad de Infraestructura indicar cual es la cantidad de metros cuadrados que ocuparía el MSP de acuerdo con el informe topográfico y su ubicación dentro del aeródromo, lo que en respuesta, según el croquis aportado por el MSP el área de convenio indicada es: 7.620 mts2, ...

Por lo tanto, esta Unidad de Aeródromos Locales procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual de las edificaciones construidas dentro del Aeródromo de los Chiles para la intervención estructural que plantea la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea en las cuales constan de un área de 7,620 mts2, como se indica en el croquis adjunto aportado por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, que al respecto no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación, tomando en consideración el servicio público y la necesidad de contar con la colaboración que permita la prevención y detección de actividades

ilícitas o narcotráfico en los Aeródromos Locales inscritos y no inscritos, restando analizar la vialidad legal para ello, es que se le solicita emitir recomendación al ***CETAC*** *para la asignación del permiso de uso en precario al Ministerio de Seguridad Pública en el Aeródromo de los Chiles, con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.*

OBLIGACIONES DEL CETAC:

- *El CETAC velará porque se cumpla con lo estipulado en el otorgamiento del permiso de uso el Ministerio de Seguridad Pública.*
- *El Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) estará obligado a atender labores de mantenimiento únicamente a las estructuras correspondientes a hangar, plataforma de estacionamiento y conector a pista, así como los sistemas electromecánicos instalados en dichas áreas.*
- *Informar con la debida antelación a EL MINISTERIO cuando se requiera de personal policial para vigilar un aeródromo o aeropuerto, para que estos tomen las medidas que le permita contar con dicho recurso humano.*
- *Permitir que EL MINISTERIO instale un radar en las instalaciones del aeropuerto o aeródromo donde surja la necesidad, para efectos de mejorar las radio ayudas y telecomunicaciones.*

OBLIGACIONES DEL MINISTERIO:

- *Proveer del personal policial necesario para la ubicación en los aeropuertos y aeródromos necesarios de conformidad con sus posibilidades y necesidades.*
- *Garantizar el cerramiento permanente del perímetro de manera que se brinde resguardo a las instalaciones del aeródromo, hacerse responsable de mantener el portón cerrado y abrirlo cuando sea requerido por pasajeros o instituciones de primera respuesta.*
- *Apoyar a EL CETAC, por medio de la oficina de Gestión de Proyecto, en cuanto a especificaciones técnicas sobre las construcciones o mejoras a las estructuras que posee EL CETAC.*
- *Brindar el equipamiento, y alimentación para los funcionarios de EL MINISTERIO.*
- *Dar resguardo a las instalaciones de los aeródromos y aeropuertos y sus alrededores las 24 horas del día los 365 días del año.*
- *Trasladar funcionarios de EL CETAC para el ejercicio de las funciones propias del cargo a los aeropuertos y aeródromos locales, mediante el uso de sus aeronaves u otros vehículos oficiales.*
- *Cancelar los servicios públicos de las áreas asignadas para uso de los cuerpos policiales, siempre y cuando sea factible contar con un servicio independiente al de las instalaciones en general, tales servicios son: energía eléctrica, agua potable y líneas telefónicas o telemáticas, entre otros.*

PLAZO:

El plazo de vigencia de la entrega del espacio es por 5 años, contados a partir de su formalización. Dicho plazo será prorrogable según las necesidades de la Administración. No obstante, las partes podrán rescindirlo por razones de interés público, fuerza mayor o caso fortuito que impidan continuar con la ejecución del entendimiento mismo.

(...)".

Cuarto: 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

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

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

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

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

"En materia de los aeródromos y aeropuertos nacionales es la Dirección General de Aviación Civil, a la que le corresponde ejercer control, inspección, administración y vigilancia sobre ellos y al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgar en ellos las concesiones o permisos para la explotación de los servicios que estime convenientes, previo permiso de la autoridad respectiva y desde luego, con arreglo a las disposiciones que regulan la actividad que se pretenda desarrollar, sin que las actuaciones de la Administración tendientes a poner a derecho cualquier irregularidad que se dé en el ejercicio de aquellas, coarte el derecho del libre ejercicio del comercio, derecho que, en todo caso, no es absoluto y que puede ser objeto de reglamentación y aún de restricciones cuando se encuentren de por medio intereses

superiores, como lo son el problema del tránsito de vehículos y de peatones, tanto en las zonas aledañas como las restringidas del aeródromo, el aseo, la seguridad ciudadana, la excesiva aglomeración de público en la Terminal y sus vías, entre otros".

2. Efectuado el análisis integral de la solicitud, y lo dispuesto en el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional del 15 de mayo de 2019, suscrito entre el Ministerio de Seguridad Pública y el Consejo Técnico de Aviación Civil, se determinó que el citado Ministerio cumple todos los requerimientos técnicos y legales que permiten emitir la renovación del permiso de uso en precario del espacio en el Aeródromo de Los Chiles, el cual, alberga en la actualidad la delegación policial de Los Chiles.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones de la Unidad de Aeródromos Locales, emitidas en el oficio número DGAC-DA-AOL-OF-176-2022 del 26 de octubre de 2022, recibido en la Asesoría jurídica el 2 de noviembre de 2022, el cual, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"(...)

Mediante Informe Topográfico N°32-2022-WVP-TOP-DPI de fecha 19 de agosto del 2022, el Ingeniero Wilser Villalobos Pérez, del Departamento de Proyectos de Infraestructura del Ministerio de Seguridad Pública, emite el levantamiento topográfico para la delimitación de las áreas de las instalaciones de la Policía de los Chiles en terreno del aeródromo de la localidad propiedad de la Dirección General de Aviación Civil, por lo que se traslada a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica para su debida revisión y valoración de lo aportado, por lo que en respuesta por medio de correo electrónico de fecha 14 de octubre del 2022 se indica lo siguiente:

De acuerdo con el informe topográfico N°: 32-2022-WVP-TOP-DPI, se verifica que el croquis que describe el área en sitio que está ocupando la Delegación Policial de los Chiles en los terrenos del Aeródromo Los Chiles es tal y como se indica en dicho documento, la ubicación y las coordenadas de este espacio se ubican dentro de los linderos del plano de catastro A-1580362-2012.

Sin embargo, se informa de la existencia de un pozo al inicio del canal en el sector suroeste de esta área que ocupa la policía, además, al noreste se encuentra la plataforma de aeronaves, por lo tanto, se advierte que no debe existir ningún tipo de cerca o malla que delimite esta área en ambos costados. En caso de que se tenga planificado un cerramiento perimetral de este espacio, se le debe informar al Departamento de Aeropuertos con el fin de resguardar la seguridad operacional.

También, es importante mencionar que esta área se ubica en la Superficie de Transición, por lo que este espacio tiene una restricción de altura para cualquier tipo de construcción adicional que se desee realizar.

Debido a lo anterior, se le solicita a la Unidad de Infraestructura indicar cual es la cantidad de metros cuadrados que ocuparía el MSP de acuerdo con el informe topográfico y su ubicación dentro del aeródromo, lo que en respuesta, según el croquis aportado por el MSP el área de convenio indicada es: 7.620 mts2, ...

Por lo tanto, esta Unidad de Aeródromos Locales procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual de las edificaciones construidas dentro del Aeródromo de los Chiles para la intervención estructural que plantea la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea en las cuales constan de un área de 7,620 mts2, como se indica en el croquis adjunto aportado por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, que al respecto no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación, tomando en consideración el servicio público y la necesidad de contar con la colaboración que permita la prevención y detección de actividades ilícitas o narcotráfico en los Aeródromos Locales inscritos y no inscritos, restando analizar la vialidad legal para ello, es que se le solicita emitir recomendación al ***CETAC*** *para la asignación del permiso de uso en precario al Ministerio de Seguridad Pública en el Aeródromo de los Chiles, con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.*

OBLIGACIONES DEL CETAC:

- *El CETAC velará porque se cumpla con lo estipulado en el otorgamiento del permiso de uso el Ministerio de Seguridad Pública.*
- *El Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) estará obligado a atender labores de mantenimiento únicamente a las estructuras correspondientes a hangar, plataforma de estacionamiento y conector a pista, así como los sistemas electromecánicos instalados en dichas áreas.*
- *Informar con la debida antelación a EL MINISTERIO cuando se requiera de personal policial para vigilar un aeródromo o aeropuerto, para que estos tomen las medidas que le permita contar con dicho recurso humano.*
- *Permitir que EL MINISTERIO instale un radar en las instalaciones del aeropuerto o aeródromo donde surja la necesidad, para efectos de mejorar las radio ayudas y telecomunicaciones.*

OBLIGACIONES DEL MINISTERIO:

- *Proveer del personal policial necesario para la ubicación en los aeropuertos y aeródromos necesarios de conformidad con sus posibilidades y necesidades.*
- *Garantizar el cerramiento permanente del perímetro de manera que se brinde resguardo a las instalaciones del aeródromo, hacerse responsable de mantener el portón cerrado y abrirlo cuando sea requerido por pasajeros o instituciones de primera respuesta.*
- *Apoyar a EL CETAC, por medio de la oficina de Gestión de Proyecto, en cuanto a especificaciones técnicas sobre las construcciones o mejoras a las estructuras que posee EL CETAC.*
- *Brindar el equipamiento, y alimentación para los funcionarios de EL MINISTERIO.*
- *Dar resguardo a las instalaciones de los aeródromos y aeropuertos y sus alrededores las 24 horas del día los 365 días del año.*
- *Trasladar funcionarios de EL CETAC para el ejercicio de las funciones propias del cargo a los aeropuertos y aeródromos locales, mediante el uso de sus aeronaves u otros vehículos oficiales.*

- *Cancelar los servicios públicos de las áreas asignadas para uso de los cuerpos policiales, siempre y cuando sea factible contar con un servicio independiente al de las instalaciones en general, tales servicios son: energía eléctrica, agua potable y líneas telefónicas o telemáticas, entre otros.*

PLAZO:

El plazo de vigencia de la entrega del espacio es por 5 años, contados a partir de su formalización. Dicho plazo será prorrogable según las necesidades de la Administración. No obstante, las partes podrán rescindirlo por razones de interés público, fuerza mayor o caso fortuito que impidan continuar con la ejecución del entendimiento mismo".

Edificación y operación

Con respecto a la edificación y operación, el Ministerio de Seguridad Pública utilizará el espacio aquí permisionado para la actividad autorizada, la cual, se detalla en la cláusula primera del Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional citado, no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.

En caso de ser autorizadas las remodelaciones y/o mejoras al inmueble, éstas deberán ser removibles y podrán ser retiradas por el permisionario para el uso que desee dársele previa autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil.

El Ministerio de Seguridad Pública podrá remover las mejoras existentes de carácter removible que haya construido. Las mejoras no removibles hechas al inmueble se considerarán como propiedad del Consejo Técnico de Aviación. Ahora bien, mediante dictamen número C-170-98 del 14 de agosto de 1998, la Procuraduría General de la República señaló en cuanto a material removible lo siguiente:

"En cuanto a instalaciones fácilmente removibles, es decir, que no se trate de construcciones con adherencia permanente al terreno...".

En ese mismo sentido, en el dictamen número C-095-2012 del 26 de abril de 2012, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

"... Esta consiste en que, en principio, las edificaciones que se construyan deben ser fácilmente removibles pues no deben tener carácter permanente".

El Ministerio de Seguridad Pública no podrá darle al espacio un uso distinto al autorizado. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

El Ministerio de Seguridad Pública deberá permitir una visibilidad del 100% al interior del espacio de acuerdo con lo dispuesto en el oficio número DGAC-IA-OF-1072-2015, emitido por la Unidad de Infraestructura de la Dirección General de Aviación Civil.

Obligaciones de las partes

Mediante adendum del 10 de agosto de 2021, el Convenio Marco de Cooperación Institucional entre el Ministerio de Seguridad Pública y el Consejo Técnico de Aviación Civil, se regirá por las siguientes clausulas:

"(...)

Serán obligaciones del ***EL MINISTERIO:***

1) *Proveer el personal policial necesario para la ubicación en los aeropuertos y aeródromos necesarios de conformidad con sus posibilidades y necesidades.*
2) *Apoyar a EL CETAC, por medio de la oficina de Gestión de Proyecto, en cuanto a especificaciones técnicas sobre las construcciones o mejoras a las estructuras que posee EL CETAC.*
3) *Brindar el equipamiento, y alimentación para los funcionarios de EL MINISTERIO.*
4) *Dar resguardo a las instalaciones de los aeródromos y aeropuertos y sus alrededores las 24 horas del día los 365 días del año.*
5) *Trasladar funcionarios de EL CETAC para el ejercicio de las funciones propias del cargo a los aeropuertos y aeródromos locales, mediante el uso de sus aeronaves u otros vehículos oficiales.*
6) *Cancelar los servicios públicos de las áreas asignadas para uso de los cuerpos policiales, siempre y cuando sea factible contar con un servicio independiente al de las instalaciones en general, tales servicios son: energía eléctrica, agua potable y líneas telefónicas o telemáticas, entre otros.*
Serán obligaciones de ***EL CETAC:***

1) *Proveer a los funcionarios de* ***EL MINISTERIO*** *de las condiciones mínimas necesarias para cumplir con sus labores de seguridad, lo cual implica, la construcción de la estructura que se realizará con el asesoramiento de personal técnico de* ***EL MINISTERIO****.*
2) *Informar con la debida antelación a EL MINISTERIO cuando se requiera de personal policial para vigilar un aeródromo o aeropuerto, para que estos tomen las medidas que le permita contar con dicho recurso humano.*
3) *Permitir que EL MINISTERIO instale un radar en las instalaciones del aeropuerto o aeródromo donde surja la necesidad, para efectos de mejorar las radio ayudas y telecomunicaciones.*

(...)".

Servicios no aeronáuticos

En caso de requerir acometida telefónica deberá canalizarlo por su propia cuenta; asimismo, si necesitara instalar otro tipo de servicios estos serán solicitados, instalados y pagados por la permisionaria ante las autoridades o instituciones competentes. En cuanto al servicio de agua potable, la permisionaria deberá asumir el importe que genere el consumo de agua potable.

Pólizas y normativa

La permisionaria deberá rendir y mantener bajo su exclusiva responsabilidad y durante la totalidad del plazo en que ocupe el espacio aquí asignado las siguientes pólizas de seguros que deberán ser acreditadas en cuanto a su existencia y vigencia ante el Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil:

a) Incendio.
b) Responsabilidad civil, tanto contractual y extracontractual adecuada contra accidentes y responsabilidad hacia terceras personas; cubriendo daños y riesgos a la propiedad y personas.

También, el Ministerio de Seguridad Pública deberá comprometerse a cumplir fielmente las leyes, reglamentos y circulares relativos a la Aviación Civil que sean concordantes con la prestación del servicio y/o el uso de los terrenos del aeropuerto, así como con todos los acuerdos y disposiciones que sobre el permiso en precario otorgado establezca el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Asimismo, debe permitir al Consejo Técnico de Aviación Civil la inspección del área que se le concede por este permiso, una vez al mes o cuando las circunstancias lo ameriten, en presencia del permisionario o, en su defecto, ante cualquier otra persona mayor de edad que se encuentre en el espacio concedido.

El Ministerio de Seguridad Pública solo podrá utilizar el espacio asignado para el fin que fue inicialmente otorgado, con una vigencia de cinco años contados a partir de su aprobación, el cual, será prorrogable según las necesidades de la Administración. No obstante, las partes podrán rescindirlo por razones de interés público, fuerza mayor o caso fortuito que impidan continuar con la ejecución del entendimiento, lo anterior, según la recomendación dada por la Unidad de Aeródromos Locales y lo dispuesto en el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional citado.

Ahora bien, el Consejo podrá reubicar el área otorgada a la permisionaria, por razones de conveniencia u oportunidad, para ello deberá contar con el visto bueno del Departamento de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil y los criterios técnicos que devengan en necesarios.

Asimismo, deberá la permisionaria garantizar que el entorno, los bienes, los servicios y, las instalaciones de atención al público sean accesibles para que las personas los usen y disfruten en cumplimiento a lo establecido por la ley número 7600 del 2 de mayo de 1996, denominada "*Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad*" y su reglamento.

También, el Consejo Técnico de Aviación Civil no tendrá ninguna responsabilidad por cualquier daño que genere el uso normal de las instalaciones, al personal del Ministerio de Seguridad Pública, sus representantes y/o cualquier otra persona relacionada con la misma, así como por los equipos ahí almacenados.

Ahora bien, sin perjuicio de los servicios de seguridad aeroportuaria que son responsabilidad del Estado, el Ministerio de Seguridad Pública será responsable exclusiva de mantener la seguridad de (el/los) espacio (s) asignado(s) por este instrumento propiamente dichos, así como los bienes que en (el o ellos) se encuentren.

Terminación del permiso de uso

Las causales de terminación de los permisos y revocación del presente acuerdo son las siguientes:

1) Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.
2) Revocatoria.
3) Rescisión.
4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.
5) Resolución unilateral del Consejo por motivos de interés público.
6) Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, el Consejo podrá revocar el permiso.
7) Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa.

En cuanto a la fiscalización, el Consejo delega al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, velar por el cumplimiento de estas disposiciones.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Otorgar al Ministerio de Seguridad Pública el permiso de uso en precario del espacio en el Aeródromo de Los Chiles, con un área de 7.620 metros cuadrados, el cual, alberga en la actualidad a la delegación policial de Los Chiles, por un plazo de 5 (cinco) años contados a partir de su formalización. Dicho plazo será prorrogable según las necesidades de la Administración y quedando las partes facultadas para rescindir por razones de interés público, fuerza mayor o caso fortuito que impidan continuar con la ejecución del entendimiento, lo anterior, según la recomendación dada por la Unidad de Aeródromos Locales mediante el oficio número DGAC-DA-AOL-OF-176-2022 citado, así como lo dispuesto en el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional del 15 de mayo de 2019, suscrito entre el Ministerio de Seguridad Pública y el Consejo Técnico de Aviación Civil.

2) Notifíquese al Ministerio de Seguridad Pública en la Sección de Infraestructura, Subdirección general, Fuerza Pública de Costa Rica con la señora Mónica Barrantes Madrigal, por medio del correo electrónico monica.barrantes@fuerzapublica.go.cr. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica y de Aeródromos Locales.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

No.050-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con once minutos del veintisiete de abril del dos mil veintitrés.

Se conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0872-2023-E del 27 de marzo de 2023, suscrito por el señor Luis Eduardo Ortiz Meseguer, apoderado especial de la compañía KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, solicitó la corrección de error material contenido en la resolución número 040-2023 del 14 de marzo de 2023, mediante la cual se le otorgó a su representada la renovación del certificado de explotación que le permite brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS).

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 040-2023 del 14 de marzo de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, renovación de su certificado de explotación para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS).

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0872-2023-E del 27 de marzo de 2023, el señor Luis Eduardo Ortiz Meseguer, en calidad de apoderado especial de KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

> *Respetuosamente solicito al Honorable Consejo Técnico de Aviación Civil que se corrija el error material de fondo de los Resultados Primero y Segundo de la Resolución de Renovación del Certificado de Operado Extranjero, del ARTICULO 11, SESIÓN 16-2023 de fecha 14-03-2023, para que en vez de expresar* ***Madrid, España-San José, Costa Rica y viceversa,*** *se indique* ***Amsterdam, Reino de Países Bajo- San José, Costa Rica, -Liberia Guanacaste, Costa Rica, - Amsterdam, Reino de los Países Bajos.*** *Todos los demás términos y condiciones del acuerdo están correctos y deben mantenerse incólumes.*

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 sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la corrección del error material contenido en la resolución número 040-2023 del 14 de marzo de 2023, mediante la cual se le otorgó a KLM

Compañía Real Holandesa de Aviación, la renovación de su certificado de explotación que le permite brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS).

En este sentido, en los resultandos primero y segundo, erróneamente, se consignó la ruta Madrid, España-San José, Costa Rica y viceversa, cuando lo correcto corresponde a la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS).

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

> *"Artículo 157. —En cualquier tiempo podrá la Administración rectificar los errores materiales o de hecho y los aritméticos".*

Por lo anterior, lo procedente es la corrección de la resolución número 040-2023 citada, en la cual, por error material, en los resultandos primero y segundo, se consignó la ruta Madrid, España-San José, Costa Rica y viceversa, siendo lo correcto, la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS)

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. De conformidad con el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública, corregir el error material contenido en la relación número 040-2023 del 14 de marzo de 2023, mediante la cual se le otorgó a KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, la renovación al certificado de explotación que le permite brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, para que en los resultandos primero y segundo se lean de la siguiente manera:

*"**Primero:** Que mediante resolución número 03-2018 del 10 de enero de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, un certificado de explotación que le permite brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS).. El certificado de explotación fue otorgado por un plazo de 5 años y se encontraba vigente hasta el 10 de enero de 2023.*

***Segundo:** Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1323-2022 del 23 de junio de 2022, el señor Luis Ortiz Meseguer, en calidad de apoderado especial de la compañía KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la renovación de su certificado de explotación, con el objetivo de brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Ámsterdam, Holanda- San José, Costa Rica, Liberia-Guanacaste, Costa*

Rica-Ámsterdam, Holanda (AMS-SJO-LIR-AMS). Asimismo, solicitó un permiso provisional de operación, para operar la referida ruta a partir del 11 de enero de 2023".

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

3. Notifíquese el presente acuerdo al señor Luis Eduardo Ortiz Meseguer, apoderado generalísimo de la compañía KLM Compañía Real Holandesa de Aviación, por medio de la dirección de correo electrónico luis.ortiz@oyzabogadosscr.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

No.051-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con doce minutos del veintisiete de abril del dos mil veintitrés.

Se conoce reclamo administrativo interpuesto por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-035078, en relación con el proyecto derivado de la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, denominada *"Mejoramiento del Aeródromo de Quepos"*.

Resultandos

Primero: Que la Dirección General de Aviación Civil promovió la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, denominada "*Mejoramiento del Aeródromo de Quepos*".

Segundo: Que mediante artículo 8 de la sesión ordinaria 62-2020 del 26 de agosto de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil adjudicó dicha licitación a la compañía Constructora Meco sociedad anónima, por un monto total de ¢1.673.945.037,93 (mil seiscientos setenta y tres millones novecientos cuarenta y cinco mil treinta y siete colones con 93/100), con impuesto valor agregado.

Tercero: Que mediante artículo 9 de la sesión ordinaria número 74-2020 del 14 de octubre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó el contrato derivado de la citada licitación pública, con la compañía Constructora Meco sociedad anónima.

Cuarto: Que mediante oficio número DCA-4638 (19435) del 9 de diciembre de 2020, la Contraloría General de la República refrendó al contrato suscrito entre la compañía Constructora Meco sociedad anónima y el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1646-2020 del 10 de diciembre de 2020, la Asesoría Jurídica comunicó al Departamento de Aeropuertos y a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, el refrendo contralor del contrato suscrito entre la compañía Constructora Meco sociedad anónima y el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sexto: Que mediante oficio número GRL-466-2022 del 16 de noviembre de 2022, la compañía Constructora Meco sociedad anónima presentó reclamo administrativo derivado de la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, denominada "*Mejoramiento del Aeródromo de Quepos*", el cual, se registró bajo el número de ventanilla único número 3499-2022 E.

Séptimo: Que mediante oficio número CETAC-TC-2022-0815 del 16 de noviembre de 2022, el Consejo Técnico de Aviación Civil remitió el oficio número GRL-466-2022 citado, para que la Asesoría Jurídica procediera según corresponda.

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1298-2022 del 21 de noviembre de 2022, la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil solicitó criterio técnico al Departamento de Aeropuertos.

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0705-2022 del 23 de diciembre de 2022, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica remitió el informe técnico solicitado, con la valoración de los argumentos emitidos en el reclamo administrativo.

Considerando

I) Reclamo de la compañía

El señor Dennis Monge Campos, representante legal de la compañía Constructora Meco sociedad anónima, señaló que la Administración obvió los principios constitucionales de intangibilidad patrimonial y equilibrio económico y financiero del contrato administrativo, amparado en el principio de la contratación privada e indica varios aspectos específicos, en los cuáles basa su reclamo, veamos:

"(...)

- **3. RECLAMO POR DECISIÓN UNILATERAL DE LA ADMINISTRACIÓN E INSTRUCCIÓN AL CONTRATISTA PARA EL RETIRO DE LA CARPETA ASFÁLTICA EN LA ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES.**

Como se puede observar en los Antecedentes, se giró por parte de la Administración mediante oficio DGAC-DA-1A-0E-0381-2021, complementado mediante diversas anotaciones en la bitácora de la cual se adjunta copia íntegra en el Anexo A, la instrucción de que se procediera con el retiro de la carpeta asfáltica que había sido previamente colocada en esta zona de estacionamiento de aeronaves.

Entre los argumentos expuestos por parte de la Administración para girar esta orden se señala:

• mala praxis técnica constructiva encontrada en sitio a la hora de colocar la carpeta asfáltica.
• Obras hidráulicas sin concluir.
• Deficiencias de acabado superficial.
• Carpeta asfáltica colocada sobre una base granular con un perfil inadecuado, produciendo una superficie final muy irregular que conduce a la presencia de empozamientos de agua.

Debe mencionarse que inicialmente el proyecto, de conformidad con lo establecido en el cartel de licitación Primera Parte, Descripción General del Proyecto, 3. Objetivos específico y en el plano IN 02/16, consideraba para esta zona de estacionamiento de aeronaves una estructura de pavimento compuesta por colocar sobre el pavimento existente los siguientes materiales:

• Mezcla asfáltica 5 cm
• Base granular 18 cm

Al realizar excavaciones cercanas a esta zona de estacionamiento de aeronaves se detectó algún problema con el material, según fue expuesto por parte del Ing. Fabián Brenes por

medio de su anotación en bitácora del día 10 de mayo de 2021, tema que fue debidamente ratificado por parte del Ing. Luis Chavarría, en su calidad de representante del Consorcio Supervisor, por medio de su anotación del día 14 de mayo cuando se refirió a la existencia de un material de ***alta plasticidad****.*

A partir de esta situación, por parte de la Dirección General de Aviación Civil se presentó un nuevo diseño para la estructura de pavimento de esta área específica, realizado a partir del parámetro de un CBR de 4 a un 95% de compactación según se indica en oficio DGAC-DA-1A-0E-0318-2021 y su documentación anexa, definiendo para este caso la siguiente estructura de pavimento.

- *Mezcla asfáltica 5 cm*
- *Base granular 15 cm*
- *Material de préstamo 28 cm*
- *Material de préstamo grueso 15 cm*

En la documentación suministrada al Contratista no consta evidencia del uso de parámetros de diseño que vayan más allá del mencionado CBR 4, aspecto que se considera determinante ante la existencia de un material de alta plasticidad, según fuera oportunamente señalado por parte del Ing. Luis Chavarría.

Debe también observarse que por parte de la Administración no fue aceptada la propuesta de estructura de pavimento presentada por parte del Ing. Luis Chavarría, misma que de conformidad con lo indicado en minuta de reunión del 30 de junio de 2021 constaba de:

- *Mezcla asfáltica 5 cm*
- *Base granular 36 cm*
- *Material de préstamo 10 cm*
- *Material de perfilado 10 cm*
- *Material de préstamo grueso 20 cm*

Con relación específica al diseño adoptado por parte de la Administración, tal como ya se ha indicado no consta en la documentación recibida por el Contratista la consideración de ningún parámetro de diseño respecto al suelo que compone la subrasante, más allá del CBR 4, a pesar de que era un hecho que el mismo material correspondía a una arcilla de alta plasticidad tal como fuera desde el primer momento señalado por parte del Ing. Luis Chavarría.
A efectos de realizar los estudios específicos necesarios relacionados con el campo de la geotecnia, se contó con el soporte por parte del consultor en temas de calidad, Ingeniería Técnica Proyectos ITP, quienes, a su vez, dado el nivel de especialización requerido para realizar este estudio se apoyaron en la firma de especialistas en geotecnia IIG Consultores. En forma complementaria debe agregarse con respecto al tema del diseño de la estructura de pavimento y de los parámetros que debieron considerarse que, de conformidad con lo determinado por la firma IIG Consultores, por medio de estudios específicos consistentes en sondeos de rotación hasta 4 m de profundidad, extracción de muestras inalteradas y ensayos

de consolidación unidimensional, se trata de un suelo con una característica de impermeabilidad tal que contribuye al confinamiento del nivel freático, con capacidad de almacenamiento de agua y con alto nivel de deformabilidad, susceptible a cambios en su volumen ante cambios en la humedad del material, aspectos respecto a los cuales no tiene constancia el Contratista que hayan sido tomados en cuenta en su momento y que son factores que combinados con alta presencia de agua conducen de deformaciones de los materiales que sobre este tipo de suelo se lleguen a colocar si no se toman las medidas correctivas necesarias, tal como es el presente caso.

Resulta evidente, por medio de lo expresado por parte de la Administración por medio de su oficio DGAC-DA-1A-0E-0525-2021 que en ningún momento se llevaron a cabo estudios técnicos profundos y especializados para determinar las características y complejidad que representó el material identificado desde la fase inicial de las obras como material de alta plasticidad. Los estudios preliminares que se llevaron a cabo, el mejoramiento en la estructura del pavimento, incluyendo la sustitución del material, definitivamente no conducen a contrarrestar el efecto de deformación por retención de humedad que produce ese material y de ahí el origen de las deformaciones casi inmediatas, ante lo que se deben recordar los reportes realizados en bitácora por parte del Contratista notificando de los fuertes y frecuentes eventos lluviosos que finalmente provocaron esa saturación del suelo de alta plasticidad y consecuentemente las deformaciones en los materiales sobrepuestos sobre el mismo, incluyendo la capa asfáltica.

Con respecto a la insuficiencia o imprecisión de los estudios preliminares, debe agregarse que en el citado oficio DGAC-DA-1A-0E-0525-2021 se señala expresamente "Estudios preliminares: La Administración posee estudios de suelos en varias zonas del Aeródromo realizados anteriormente..." mientras que por otro lado, en la Orden de Servicio N°3, se indica "se ha presentado condiciones imprevisibles con base a los estudios realizados, debido a la condición heterogénea de suelos encontrados en el sitio del proyecto. Por último, en cuanto al desempeño del suelo para efectos de diseño y construcción no tienen un comportamiento satisfactorio cuando se construcción sobre ellos debido a las cargas estáticas y dinámicas a las que se ven sometidos" y se agrega "se visualizó un material no apto para realizar la colocación del paquete estructural de pavimento y colocar los rellenos de los materiales granulares tanto en la zonas de movimiento de la pista de aterrizaje como en la sección hidráulica de la tubería debido a la presencia de un material de alta plasticidad que presenta condiciones fisico mecánicas desfavorables con un CBR de 1.9 en una penetración de 5.08mm siendo una subrasante incompetente para realizar tanto la colocación, conformación y compactación de los materiales granulares", quedando así en evidencia que se estuvo frente a una condición de imprevisibilidad cuyo origen se dio a partir de la ausencia de estudios preliminares específicos y especializados, correspondiendo en este caso a estudios de geotecnia.

Con respecto a la decisión de la Administración y su instrucción al Contratista para que procediera con el retiro de la carpeta asfáltica y a efectos de verificar el correcto proceder de conformidad con el marco contractual establecido, se hace necesario revisar las

condiciones técnicas que establece el cartel de la licitación que dio origen a la contratación, donde se lee textualmente:

14. ENSAYOS DE MATERIALES Y AUTOCONTROL DE CALIDAD ASPECTOS VARIOS DEL AUTOCONTROL.

a. El laboratorio de autocontrol de calidad debe realizar las pruebas o muestreos en conjunto con la verificación de la de Calidad de la Administración. Por lo que el laboratorio de autocontrol y verificación de Calidad, deben estar en el proyecto en el momento que se requiera.
b. Durante el asfaltado de la pista ambos laboratorios deberán estar permanente mente durante el proceso para garantizar la calidad del proceso y la simultaneidad de los muestreos.

16. PAVIMENTO BITUMINOSO MAC.

La carpeta Asfáltica se debe someter a revisión las irregularidades de superficie de asfalto mediante la utilización de un escantillón (codal metálico) de 3 m de longitud, las irregularidades medidas con este método debe ser menor que 6.38 mm.

En cuanto a control de calidad, las obras fueron sujeto de un plan previamente establecido que fue cumplido a cabalidad por parte del Contratista a la vista de la Administración para su seguimiento cotidiano, realizando las pruebas de manera oportuna, con la frecuencia contractualmente establecida y corrigiendo cualquier efecto de pruebas que hubieran arrojado resultados fuera de los parámetros establecidos. Para el caso de la zona de estacionamiento de aeronaves, la realización oportuna de las pruebas de control de calidad fue señalada en bitácora digital, folio 36, por parte del Ing. Luis Chavarría en anotación del 15 de junio de 2021, esto es de previo a la presentación del problema de deformaciones en la carpeta asfáltica.

La totalidad de los trabajos relacionados con la excavación y posterior colocación de la estructura de pavimento en todas sus capas se llevó a cabo a la vista de la Administración, de sus ingenieros y de su equipo de supervisión, sin que a lo largo del proceso se realizaran observaciones que pudieran llevar a considerar la posibilidad de que el Contratista estuviera realizando o hubiera realizado alguna de estas labores de manera anómala, situación que evidentemente resulta respaldada con los resultados favorables de las pruebas realizadas como parte del plan de control de calidad, tanto en lo que corresponde al autocontrol que en cumplimiento de los términos contractuales fue realizado por parte del Contratista, como a los controles periódicos llevados a cabo por parte de la supervisión.

Por otro lado, como parte del proceso constructivo previo a la colocación de la mezcla asfáltica, la base fue sometida a revisión por parte de la inspección en cuyo caso no solo se realizaban pruebas de laboratorio sino también el debido control topográfico, resultando que no se detectaron irregularidades o inconsistencias a la hora de esta revisión de topografía.

La totalidad de los trabajos relacionados con la excavación y posterior colocación de la estructura de pavimento en todas sus capas se llevó a cabo a la vista de la Administración, de sus ingenieros y de su equipo de supervisión, sin que a lo largo del proceso se realizaran observaciones que pudieran llevar a considerar la posibilidad de que el Contratista estuviera realizando o hubiera realizado alguna de estas labores de manera anómala, situación que evidentemente resulta respaldada con los resultados favorables de las pruebas realizadas como parte del plan de control de calidad, tanto en lo que corresponde al autocontrol que en cumplimiento de los términos contractuales fue realizado por parte del Contratista, como a los controles periódicos llevados a cabo por parte de la supervisión.

Por otro lado, como parte del proceso constructivo previo a la colocación de la mezcla asfáltica, la base fue sometida a revisión por parte de la inspección en cuyo caso no solo se realizaban pruebas de laboratorio sino también el debido control topográfico, resultando que no se detectaron irregularidades o inconsistencias a la hora de esta revisión de topografía.

Debe recordarse además que el Contratista notificó de manera formal, principalmente por medio de anotaciones en la bitácora de obra, respecto a los fuertes, extensos y frecuentes períodos de lluvia que precedieron a la aparición de las deformaciones en la mezcla asfáltica colocada. Estos eventos produjeron la saturación del suelo, que finalmente fue la que produjo, dada la condición de susceptibilidad de deformación y propensión a cambios volumétricos de este suelo, que estas deformaciones se reflejaran hasta el nivel de superficie aún con la carpeta asfáltica ya colocada.

El Contratista, en estricto apego a la instrucción generada por parte de la Administración, procedió con el retiro de la capa asfáltica, sin embargo resulta claro y evidente que los argumentos expuestos por parte de la Administración corresponden a meras apreciaciones sin sustento alguno en los procedimientos contractualmente establecidos por el cartel, ni en resultados de pruebas de control de calidad ni en controles topográficos como en la buena práctica corresponde a fin de rechazar un producto, razón por la que el Contratista presentó su sugerencia de realizar estudios adicionales de previo a la remoción del material sin obtener una respuesta favorable por parte de la administración.

La decisión de la Administración obvió tanto los resultados del control de calidad como los términos establecidos en el cartel y fue tomada:

• Sin respaldo de pruebas de control, que para cuyo caso debían arrojar resultados de incumplimiento situación que nunca se dio,

• Sin respaldo de un levantamiento topográfico que era lo mínimo requerido para poder determinar la existencia de deformaciones que fueran más allá de la tolerancia establecida contractualmente,

• Sin haber realizado el proceso de revisión por medio del uso de codal metálico o escantillón conforme lo establece el cartel de licitación.

Como bien se señaló por parte del Contratista mediante oficio ADQ-IR-029-2021 del 16 de agosto del 2021:

"Es claro que la administración carece de fundamento en los criterios de incumplimiento que soporte el rechazo inicial, en amparo al cartel y sus documentos.

"A nuestro criterio, la administración debió, como mínimo, someter la carpeta asfáltica a la revisión de irregularidades de la superficie utilizando los criterios cartelarios, de manera que se pudiese así haber demostrado que se incumplió con la tolerancia admisible indicada en el cartel, además de las conocidas pruebas de calidad realizadas a la mezcla asfáltica en caliente tanto en planta como en campo, mismas que cumplieron a satisfacción."

A partir de la información expuesta se puede observar de manera clara que el Contratista ejecutó la actividad original (cuya remoción fue instruida por la Administración) en cabal cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas y que se realizaron oportunamente las pruebas de control de calidad según se establece contractualmente, así expuesto por el Ing. Luis Chavarría en la bitácora y adicionalmente la información que periódicamente fue trasladada a la Administración por medio de informes del Contratista. Cabe aquí señalar la apreciación de los ingenieros Fabián Brenes y Allen Vargas en su oficio DGAC-DA-1A-0E-0442-2021 del 22 de julio de 2021, cuando indican "aplicando las buenas prácticas constructivas" y resaltan "cumplimiento de especificaciones técnicas y presencia de Autocontrol de calidad" resultando precisamente que este resaltado en negrita corresponde al documento original, así expuesto por los ingenieros Brenes y Vargas, pero siendo necesario destacar como salvedad que estos aspectos fueron cabal y debidamente aplicados y respetados por parte del Contratista en su intervención inicial de la zona de estacionamiento de aeronaves, tal como los resultados lo confirman.
Con relación al tema de las obras hidráulicas sin concluir, basta con apuntar que lo indicado resulta absolutamente lógico al tratarse por un lado de un proyecto en construcción y por otro de actividades que no forman parte de la ruta crítica y por lo tanto se dispone de holgura para su realización.

Las supuestas deficiencias de acabado, así como el perfil inadecuado de la base granular no fueron demostradas por parte de la Administración pues esta carecía de soporte técnico y de pruebas físicas o de laboratorio que dieran sustento a estas afirmaciones. Bien indican los ingenieros Fabián Brenes y Allen Vargas al señalar en su oficio DGAC-DA-1A-0E-0521-2021 que "...implica que todo aquel que presenta una apelación en el diseño y/o en las especificaciones técnicas tiene el deber de fundamentar adecuadamente el motivo de su impugnación" razón por la que previamente por parte de Constructora Meco S. A. en su calidad de Contratista, se manifestó de manera oportuna la necesidad de realizar estudios adicionales con el fin de detectar el origen del problema, posición que finalmente llevó a la contratación de la firma IIG Consultores que por medio de su informe IIG-077(A)-2021 del 27 de julio de 2021 manifestó como conclusión fundamental que el origen de las deformaciones presentadas se asocian a las características del suelo que se encuentra en el sitio. Para efectos de seguimiento y verificación se adjunta en el Anexo B una copia del oficio

Adicionalmente, deben de recordar los representantes de la Administración que las condiciones cartelarias son vinculantes para ambas partes y en virtud de ello, era estrictamente necesario e indispensable respetar y aplicar los procedimientos establecidos en el cartel de licitación en forma previa a la toma de cualquier decisión que pueda llegar a afectar al Contratista al punto de causar una alteración al equilibrio económico financiero del contrato.

Así, resulta claro que por parte del Contratista:

• Se ejecutaron las actividades correspondientes a las diferentes capas que conforman la estructura de pavimento con los controles contractualmente establecidos a la vista y bajo la inspección tanto de la Administración como de su equipo de supervisión sin que se presentara incumplimiento alguno, respetando a cabalidad los espesores y materiales establecidos en el diseño modificado para la zona de estacionamiento de aeronaves que fuera definido en su oportunidad por parte de la propia Administración.

• Se construyó la estructura de pavimento establecida respetando los niveles y gradientes señalados en planos, sin que se presentaran observaciones respecto a incumplimientos o inconsistencias por parte del personal de topografía de la Administración y su equipo de Supervisión, aspecto muy significativo puesto que de previo a la colocación de la mezcla asfáltica se procedió a realizar la verificación topográfica que para el caso corresponde.

• Se cumplió con los procedimientos contractualmente establecidos, a la vista de la Administración y de su equipo de Supervisión, tal como se puede observar de las anotaciones realizadas en la bitácora por una y otra parte, por lo que desde ningún punto de vista se puede alegar y mucho menos demostrar la existencia de una "mala praxis constructiva", según fue expresamente argumentado por parte de la Administración a la hora de instruir al Contratista a retirar la capa de concreto asfáltico que había sido previamente colocada.

Por lo tanto, se concluye:

• Que la Administración no contó con los estudios calificados requeridos para proponer el diseño adoptado para la zona de estacionamiento de aeronaves.
• Que no hubo una mala praxis constructiva, tal como errónea y reiteradamente lo hace ver la Administración.

• Se construyó la obra de conformidad con el diseño adoptado por parte de la Administración en cabal cumplimiento de los procedimientos y controles establecidos en el contrato.

• La decisión de la Administración de retirar la capa asfáltica de la zona de estacionamiento de aeronaves careció de fundamento contractual y de estudios técnicos que le dieran soporte.
• Que en consecuencia de esa decisión unilateral de la Administración y en forma contraria a lo concluido en el oficio DGAC-DA-1A-0E-0525-2021, si se produce un efecto sobre el equilibrio económico financiero del contrato.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL cetac AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

• Que el Contratista tiene derecho al restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato por los perjuicios sufridos en consecuencia de esta decisión unilateral de la Administración.

Cálculo la de compensación al Contratista por la decisión unilateral de la Administración e instrucción al Contratista para el retiro de la carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves.

A. Traslado de equipos.

Considerando que a la fecha en que se instruyó al Contratista a realizar las labores en cuestión, los equipos para perfilado y colocación de asfalto ya habían sido retirados del proyecto, procede la compensación al Contratista por el traslado, tanto de ida como de regreso de los siguientes equipos:

• Perfiladora
• Barredora
• Distribuidor de asfalto
• Acabadora de pavimento.

Al realizarse el movimiento de la acabadora de pavimento junto con el de la barredora, así como el de ambos compactadores en conjunto, debe entonces compensarse al Contratista por un total de 4 movimientos en doble sentido para un total de 8 traslados.

Monto a compensar: 8 traslados x ₡500,000.00/traslado ₡4,000,000.00.

Se incluye comprobante de costo en Anexo B.2.

B. Perfilado del área pavimentada.

El total del área de la zona de estacionamiento de aeronaves indicada en Cartel de Licitación, Segunda Parte, Especificaciones Técnicas del Proyecto, apartado 23. Tabla de Pagos al Contratista corresponde a 4,259 m2, sin embargo, el área exacta sin redondeo es de 4,258.24 m2. Dado que el renglón de perfilado que se tuvo para esta licitación no correspondía a mezcla asfáltica sino más bien a perfilado de base estabilizada, a un espesor de 15 cm cuyo precio unitario fue de ₡785.43; dado que se trata principalmente de un tipo de material sustancialmente diferente y a un espesor distinto, se hace necesario tomar como referencia el precio unitario que esta actividad se haya tenido en algún otro contrato formalizado entre el Contratista y la Administración, de ser posible con la Dirección General de Aviación Civil, siendo que en este caso se puede usar como referencia el contrato para el Mejoramiento del Aeródromo de Guápiles, según licitación pública LN 2017-000010-0006600001 en la que el precio unitario para el renglón de Perfilado fue de ₡3,519.09/m2 para un espesor de 7 cm por lo que para 5 cm correspondería un precio unitario de ₡2,513.64/m2, que debe ser aplicado sobre el área exacta indicada de 4,258.24 m2, obteniéndose el siguiente resultado:

Monto a compensar: 4,258.24 m2 x ₡2,513.64/m2 =₡10,703,682.39.

C. Reposición de la carpeta asfáltica.

De conformidad con lo establecido en la misma Tabla de Pagos previamente referida, se tiene el renglón Colocación de carpeta asfáltica para plataforma de estacionamiento (5 cm de espesor) con una cantidad de 4,259 m2, sin embargo, como ya se ha anotado el área exacta sin redondeo es de 4,258.24 m2 con un precio unitario de ₡7,803.89, por lo que se obtiene:

Monto a compensar: 4,258.24 m2 x ₡7803.89/m2 =₡33,230,836.55

De conformidad con lo establecido en la misma Tabla de Pagos previamente referida, se tiene el renglón Colocación de carpeta asfáltica para plataforma de estacionamiento (5 cm de espesor) con una cantidad de 4,259 m2, sin embargo, como ya se ha anotado el área exacta sin redondeo es de 4,258.24 m2 con un precio unitario de ₡7,803.89, por lo que se obtiene:

D. Costos de los estudios realizados.

Los estudios específicos realizados a cuenta del Contratista fueron llevados a cabo por parte de las firmas ITP e IIG Consultores y tuvieron un costo total de ₡3,500,820.00. En el Anexo 3.1 posterior a la copia del informe IIG-077(A)-2021 se incluye copia del comprobante de este costo.

E. Reajustes

A efectos de cuantificación del monto correspondiente a la compensación que se le debe de realizar al Contratista por concepto de reajustes, se procederá a realizar los cálculos correspondientes tomando como base a la información suministrada por medio del oficio ADQ-DT-034-2021 del 3 de diciembre y siguiendo la misma metodología de cálculo que fue debidamente establecida como parte del marco contractual.

Cuadro N°1: Índices de precios de la construcción (Insumos).

INDICE	sep-20	jul-21
Costo de posesión de maquinaria y equipo	122.30	125.881
Repuestos	136.19	147.394
Llantas	79.36	79.184
Combustibles	85.37	103.068
Lubricantes	135.81	136.71
Asfálticos	71.98	101.365
Cemento pórtland	123.28	124.728
Adquisición de áridos	103.98	103.518
Encofrados	130.97	134.104
Tuberías de plástico	167.48	278.186
Tuberías de concreto	96.92	101.35
Hierro fundido	105.67	109.446
Hierro dúctil	103.94	103.542
Acero de refuerzo	97.12	126.753
Acero estructural	73.33	133.852
Cable eléctrico	88.47	139.129
Señalización y demarcación vial	85.37	92.61
Explosivos	200.57	205.958
Salarios (ISMN)	5376.28	5399.18
Otros (IPC)	99.39	100.55
Índice de precios de edificios	111.20	137.678

Fuentes
https://inec.cr/es/tematicas/listado?topics=134%252C617
https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Cuadros/frmVerCatCuadro.aspx?idioma=1&CodCuadro=%202732

ITP-GTC-048-2020 del 11 de agosto de 2021 junto con el informe IIG-077(A)-2021 elaborado por la firma IIG Consultores, firma especializada en geotecnia.

Conforme fuera indicado por parte del Consultor de Calidad, Ingeniería Técnica de Proyectos ITP en su oficio ITP-GTC-048-2020 del 11 de agosto de 2021, mediante el cual se presenta el informe IIG-077(A)-2021 del 27 de julio de 2021, "se pudo comprobar la existencia de un estrato limoso arcilloso, de alta deformabilidad y alta impermeabilidad, comportamiento que ocasiona la acumulación del agua subterránea en la subrasante, en estas áreas, generando que, con sólo el peso de la estructura de pavimento, se produzca un asentamiento gradual de toda la estructura, ocasionando deformaciones superficiales que se estarían presentando durante la operación del proyecto, hasta que se brinde una solución para ayudar a esta capa limosa arcillosa a drenar el agua subterránea (subdrenajes) e inducir al suelo a una consolidación artificial (compactación) hasta su estabilización total".

Adicionalmente el informe de IIG Consultores, presenta las siguientes conclusiones fundamentales:

• La problemática de deformación que se evidencia en el sitio está asociado directamente al suelo que se ubica por debajo del relleno de sustitución recién construido, y que se identifica como Capa 1.

• La Capa 1 presenta una serie de condiciones naturales que contribuyen con el proceso de deformación que se detectó:

o Posee características físicas que lo clasifica como un suelo limoso de baja plasticidad (ML), pero se comporta mecánicamente como un suelo arcilloso de alta plasticidad (CH).

o Presenta valores de permeabilidad muy baja, clasificándose como un suelo impermeable, que contribuye al confinamiento del nivel freático detectado en el sitio.

o Muestra valores de relación de vacíos muy alta que contribuye con su capacidad de almacenamiento de agua en sus poros, y es coherente con un módulo de deformación muy bajo y propio de suelos con el nivel de deformabilidad alta.

o El contenido de humedad natural es superior a su propio LL, lo cual evidencia que está en una condición permanente de estado líquido y por lo tanto sumamente deformable, incluso con cargas bajas.

o Es altamente susceptible a cambios volumétricos altos antes cambios de humedad.

• Otro factor que afecta directamente son las fluctuaciones de los niveles freáticos reportados en los piezómetros construidos en el sitio que reportan variaciones de hasta 50cm que, al incluirlos en las modelaciones de deformación, se detecta que influyen directamente en dichos asentamientos..." El resaltado en negrita no corresponde al texto original.

Los cálculos correspondientes se muestran detalladamente a continuación:

Cuadro N°2: Cálculo del reajuste de precios del renglón Perfilado de carpeta, 5 cm de espesor.

A. Renglón	Perfilado de carpeta, 5 cm espesor				
Monto					¢10,703,682.39
Estructura de precios		Índice			Monto
Componente	%	Descripción	Inicial sep-20	Final jul-21	Reajuste
Costos Fijos	16.16%	Costo de posesión de maq. y equipo	122.299	125.881	¢50,661.41
Repuestos	17.29%	Repuestos	136.189	147.394	¢152,264.28
Combustibles	20.74%	Combustibles	85.37	103.068	¢460,215.11
Lubricantes	1.86%	Lubricantes	135.806	136.71	¢1,325.24
Llantas	2.33%	Llantas	79.356	79.184	-¢540.55
Mano de Obra	19.10%	Salarios (ISMN)	5376.28	5399.18	¢8,708.04
Subcontratos/Otros	0.00%	Otros (IPC)	99.39	100.55	¢0.00
Administración	10.00%	Otros (IPC)	99.39	100.55	¢12,492.48
Imprevistos	3.11%				
Utilidad	9.09%				
TOTAL	99.68%				¢685,126.00

Cuadro N°3: Cálculo del reajuste de precios del renglón Colocación de carpeta asfáltica para plataforma de estacionamiento (5 cm de espesor).

B. Renglón	Colocación de carpeta asfáltica para plataforma de estacionamiento (5 cm de espesor)				
Monto					¢33,230,836.55
Estructura de precios		Índice			Monto
Componente	%	Descripción	Inicial sep-20	Final jul-21	Reajuste
Costos Fijos	3.89%	Costo de posesión de maq y equipo	122.299	125.881	¢37,861.13
Repuestos	4.16%	Repuestos	136.189	147.394	¢113,737.70
Combustibles	4.99%	Combustibles	85.37	103.068	¢343,764.27
Lubricantes	0.45%	Lubricantes	135.806	136.71	¢995.41
Llantas	0.56%	Llantas	79.356	79.184	-¢403.35
Mano de Obra	7.03%	Salarios (ISMN)	5376.28	5399.18	¢9,950.62
Materiales	56.72%	Asfálticos	71.98	101.365	¢7,694,693.92
Subcontratos/Otros	0.00%	Otros (IPC)	99.39	100.55	¢0.00
Administración	10.00%	Otros (IPC)	99.39	100.55	¢38,784.35
Imprevistos	3.11%				
Utilidad	9.09%				
TOTAL	100.00%				¢8,239,384.06

F. Resumen

Por concepto de compensación al Contratista por la decisión unilateral de la Administración e instrucción al Contratista para el retiro de la carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves, se solicita una compensación por los montos que se detallan a continuación:

Cuadro N°4: Resumen de costos por retiro y reposición de carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves.

CONCEPTO	CANTIDAD	UNIDAD	PRECIO UNITARIO	MONTO
Traslado de equipos	8	u	₡500,000.00	₡4,000,000.00
Perfilado	4,258.24	m2	₡2,513.64	₡10,703,682.39
Reposición carpeta asfáltica	4,258.24	m2	₡7,803.89	₡33,230,836.55
Costo de los estudios realizados			₡3,500,820.00	₡3,500,820.00
Reajustes				
Perfilado				₡685,126.00
Reposición carpeta asfáltica				₡8,239,384.06
SUBTOTAL				₡60,359,849.01

- **Posición de la Administración sobre el anterior argumento.**

La Administración rechaza categóricamente lo expuesto por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, si bien es cierto, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0381-2021 del 3 de julio de 2021, la Administración le solicitó al contratista realizar el retiro de la carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves, debido a las deficiencias encontradas en la superficie ruedo, la carpeta asfáltica fue colocada sobre una base granular con un perfil inadecuado, produciendo una superficie final muy irregular que condujo la presencia de empozamientos, lo cual pudo provocar un deterioro acelerado del pavimento, según los planos, el estacionamiento tiene una pendiente mínima en dirección este-oeste de aproximadamente 0,35%, que es suficiente para que escurra el agua de lluvia sin problemas.

Sin embargo, la carpeta asfáltica presentaba tantas deformaciones y ondulaciones que el agua se estancaba y drenaba en diferentes direcciones, de tal forma que la cuneta colocada al oeste del estacionamiento no tuviera la funcionabilidad requerida, con base a lo indicado en planos y a la referencia indicada en el oficio número 021-2021 del Consorcio MSD Consultores y Constructores sociedad anónima, Fonvar sociedad anónima, y LGC Ingeniería de Pavimentos sociedad anónima.

Seguidamente, con base a los antecedentes expuestos en el **oficio número 022-2021** del Consorcio MSD Consultores y Constructores sociedad anónima, Fonvar sociedad anónima, LGC Ingeniería de Pavimentos sociedad anónima, se presentan los hallazgos detectados con evidencias fotográficas, inclusive al momento de la colocación de la carpeta asfáltica, se detectó que la base granular estaba sobresaturada.

Además, según la inspección en sitio de ese día, como una medida paliativa de corrección, el contratista Constructora Meco sociedad anónima agregó cemento a la base granular durante su proceso constructivo, evidenciando el fenómeno detectado.
Asimismo, tras la inspección realizada por parte de los profesionales de la supervisión, luego de la colocación de la carpeta asfáltica, se identificaron evidentes deformaciones y deficiencias en el acabado superficial de la carpeta asfáltica, con empozamientos de agua, mismas que obedecen al proceso constructivo y no a los materiales utilizados para construir el paquete estructural de pavimento, por lo que era indudable el incumplimiento y la mala praxis constructiva realizada por el contratista, para cumplir a cabalidad con los tiempos establecidos por la Administración, dado a que el contratista debía entregar la pista de aterrizaje del Aeródromo de Quepos, en un plazo máximo de 50 días.

Por ende, debido a los retrasos y la premura, el contratista procedió a colocar dicha capa en condiciones no aceptables, mismas que afectaron el acabado y la calidad de la capa de rodamiento, por lo que constructivamente, con base a las condiciones dictaminadas por la Administración y el consorcio encargado de realizar la Inspección y Verificación de Calidad del proyecto, el contratista asumió el riesgo de efectuar la colocación y compactación de la mezcla asfáltica en caliente, con base en las condiciones dictaminadas por la Administración, por medio de las instrucciones del ingeniero Hermes Bonilla Delgado, en calidad de ingeniero residente de la Constructora Meco sociedad anónima, profesional que pudo prever y poder postergar la finalización de dicha actividad.

A continuación, se detalla la secuencia de eventos realizados durante el proceso constructivo de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, entre los estacionamientos 0+000 y 0+150 aproximadamente.

El día 18 de junio de 2021, antes de la colocación de mezcla asfáltica en caliente, se presentó un evento de lluvia por la noche, ocasionando la saturación de los materiales granulares de las capas inferiores a la superficie de ruedo y al día siguiente, por la presencia de humedad excesiva, se decidió posponer la colocación.

El día 20 de junio de 2021, se procedió a colocar material de pre-nivelación (traba) y se observó la exudación de agua a través de este, como se aprecia en la siguiente figura:



Figura 1. Exudación de agua en material de traba.

El contratista, como acción inmediata, el día 21 de junio de 2021, removió el material de traba dispuesto.



Figura 2. Remoción del material de traba.

Ese mismo día, por la tarde, se presentó nuevo evento de afectación climática de lluvia que saturó el material granular existente.



Figura 3. Afectación climática.

El 22 de junio de 2021, por la mañana, el contratista decidió colocar cemento para mitigar la presencia de agua superficial en la base granular, acción que evidencia la premura en llevar a cabo la actividad y la problemática de colocar mezcla asfáltica en caliente bajo esas condiciones, esta acción se muestra en la siguiente figura:



Figura 4. Aplicación de cemento sobre base granular.

El día 22 de junio de 2021, el contratista colocó la mezcla asfáltica en la zona de estudio a pesar de que la base granular estaba saturada como se muestra en la siguiente figura:



Figura 5. Colocación de MAC en zona de estacionamiento.

Esta acción se anotó en la bitácora del Colegio Federado de Arquitectos e Ingenieros de Costa Rica, con número de **registro 975892** de inspección, folio #101, consecutivos del #47 al #50, y se dejó en observación la actividad construida.

Durante la colocación, se identificó algunas prácticas constructivas inadecuadas como, por ejemplo: premura en la incorporación al proceso de la compactadora con llantas de hule y orientación en dos sentidos del proceso de pavimentación. Estas prácticas, sumado a la condición de saturación de la base granular y que el canal perimetral que debía estar ya concluido de acuerdo con el programa de trabajo y no lo estaba, desencadenaron deficiencias en el acabado superficial señaladas en el **oficio número 021-2021 citado.**

La sustitución del material de subrasante color rojizo en la zona de estacionamiento se basó en los resultados indicados en el **oficio número 009-2021 citado**, mismos que el Consorcio Supervisor alertó a la Administración, en tiempo y forma, sobre la alta plasticidad de este material previo a la colocación del paquete estructural de pavimento, por lo que se recomendó su sustitución y la modificación del paquete estructural, con base a la condición original, mediante el análisis estructural realizado por parte de la Administración, que fue donde precisamente se recomendó ampliar el espesor del paquete estructural de pavimento de la zona de estacionamiento de aeronaves a 63 centímetros y la colocación de capa de material de préstamo grueso de TMN aproximado de 15 centímetros, acción que contribuyó con la estabilización de la subrasante (suelo), por lo que sí se tomaron soluciones ingenieriles para reducir el riesgo de asentamientos, por lo que el contratista agravó la condición de saturación y permeabilidad del suelo de la zona de estacionamiento de aeronaves, debido a que en el momento de realizar la colocación de la mezcla asfáltica de la plataforma, no había concluido con la construcción de canal plataforma del sector oeste, ubicado desde la CR1 hasta la CR 2.1.

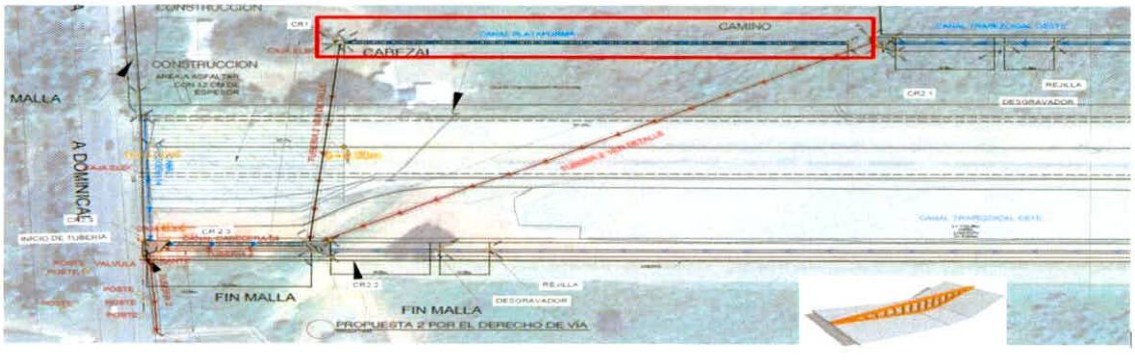


Figura 6. Construcción de canal plataforma de zona de estacionamiento de aeronaves.



Figura 7. Deformaciones y empozamiento de agua evidentes y no finalización de canal de plataforma.

Por lo que estas deformaciones y deficiencias se dieron de manera instantánea y fueron documentadas y dictaminadas por la Administración, tras la primera colocación de la mezcla asfáltica en caliente, comportamiento atípico de una superficie de ruedo recién colocada, como se puede evidenciar en las imágenes anteriores, el canal tipo plataforma de estacionamiento no estaba construido al momento de colocar la capa de rodamiento de la zona de estacionamiento de aeronaves para realizar el confinamiento y la protección respectiva de la plataforma; por lo tanto, por estar esa sección expuesta a las condiciones climáticas adversas de la zona, propició, no solamente una inadecuada evacuación del flujo, sino que generó una saturación de las capas granulares y del suelo subyacentes y disminución en la resistencia de los materiales colocados que conformaban el paquete estructural de pavimento.

Luego de la segunda colocación de Mezcla Asfáltica en Caliente y, una vez concluido el canal de la plataforma, con extremos controles en la humedad y aseguramientos previos del perfil longitudinal y transversal de la base granular y con la construcción del canal oeste ya construido, se da conformidad del acabado superficial en la zona de estacionamiento, con base al criterio técnico expuesto por el Consorcio MSD Consultores y Constructores sociedad anónima, Fonvar sociedad anónima, LGC Ingeniería de Pavimentos sociedad anónima, mediante el oficio número **036-2021 citado**.

Con base a los sondeos a cielo abierto y a las recomendaciones emitidas mediante el oficio número 010-2021, suscrito por el Ingeniero Luis Guillermo Chavarría Bravo, en calidad de Consultor de calidad de LGC ingeniería de Pavimentos sociedad anónima y, con base al análisis estructural realizado por el Diseñador del Proyecto, mediante oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0312-2021**, se logró presentar la alternativa para realizar la colocación de una mayor cantidad de préstamo o pedraplén de mayor tamaño, situación que logró realizar la estabilización del suelo previo a la construcción de las capas superiores, solución idónea para reducir el riesgo de asentamientos, por lo que la Administración nuevamente, con base al estudios de suelos **oficio número ITP-GTC-048-2020,** suministrado por la Constructora Meco sociedad anónima, ratifica el accionar y la adecuada práctica ingenieril aplicada para solventar dicha situación, técnica constructiva que también es avalada en dicho estudio por el contratista, donde se textualmente lo siguiente:

> *"Con base en experiencias similares en otros proyectos, la colocación de subdrenajes, el uso de geo sintéticos en la interfase subrasante – préstamo para confinar lateralmente las capas estructurales o bien, la colocación de una mayor cantidad de préstamo o pedraplén hasta*

lograr la estabilización del suelo altamente deformable previo a la construcción de las capas superiores, pudieron haber sido soluciones idóneas para reducir el riesgo de asentamientos".

Hoy en día y después de la segunda colocación del asfalto, la estructura no presenta deformaciones y/o asentamientos, lo que evidencia un funcionamiento ideal desde el punto de vista hidráulico y un excelente acabado y comportamiento estructural, como se menciona en el oficio número **040-2021**, suministrado por la Inspección y verificadora de calidad del proyecto, y el documento 001 del anexo, por lo tanto se rechaza categóricamente lo expuesto en el informe **ITP-GTC-048-2020,** donde se determinó por parte de los estudios de suelos realizados por el contratista que el asentamiento del terreno que se ubica por debajo del relleno recién construido tendrá un asentamiento mínimo de 14 centímetros en 443 días; solo con la carga del relleno, pero que por las cargas dinámicas que podrán estar presentes, estos asentamientos se incrementarán hasta el doble, situación que después de haber pasado 510 días de la construcción del proyecto, no se evidencia que exista ningún asentamiento en la plataforma de estacionamiento de aeronaves, con base a los niveles construidos y los niveles de la estructura que lo confinan (elementos hidráulicos), por lo que, el criterio expuesto y los estudios realizados no dictaminan que actualmente el pavimento construido sobre el paquete estructural ocasione una reducción de su capacidad de soporte y en el módulo de rigidez donde genere deformaciones permanentes en la capa de rodamiento, dado a que la estructura ha estado expuesta a cargas de aviones y vehículos, al cambio estacional que contribuye en el efecto de cambios volumétricos, humedad con base a las condiciones geotécnicas de los materiales y suelos identificados que soporta la estructura de pavimento.



Figura 8. Construcción de plataforma de estacionamiento de aeronaves en excelentes condiciones.

Es necesario aclarar en este punto que no fue necesario la ejecución de trabajos adicionales a los contenidos en el contrato o los indicados formalmente por la Administración, con base a la propuesta estructural de pavimento suministrada por la Administración, por lo que con base a los atestados presentados y estudios realizados por el Contratista, se rechaza categóricamente lo expuesto en el oficio número GRL-466-2022 citado, por lo se procede a desvirtuar lo referido para atender los sobrecostos impugnados, correspondientes al reproceso de dicha actividad asfáltica, dado a que las deformaciones causadas en la carpeta asfáltica es una acción de mala praxis constructiva que es solamente imputable al contratista, con base los criterios antes expuestos.

- **4. RECLAMOS POR COSTOS POR PROBLEMAS NO PREVISTOS POR LA ADMINISTRACIÓN EN EL DISEÑO DE LOS CANALES REVESTIDOS DEL SISTEMA DE MANEJO DE AGUAS SUPERFICIALES.**

El contratista, en el oficio número GRL-466-2022 citado, expone como punto 4, lo siguiente:

"Desde la fase inicial de la construcción de los canales trapezoidales de drenaje laterales a la pista de aterrizaje, identificadas en el Cartel de Licitación, Segunda Parte, Especificaciones Técnicas del proyecto, apartado 23. Tabla de Pagos al Contratista en la sección 2000 MANEJO DE AGUAS SUPERFICIALES como las actividades de:

2007 canal triangular "CT" Este y
2008 canal triangular "CT" Oeste

Se procedió por parte del Contratista a hacer notar a la Administración que en el diseño de estas estructuras se presentaban omisiones que podrían ser los generadores de un patrón de agrietamiento que finalmente condujo a la necesidad de realizar una serie de reparaciones, aspecto que por parte del Contratista se considera como un perjuicio que alteró el equilibrio económico financiero del contrato.

Al respecto resulta oportuno indicar que, en las estimaciones periódicas de obra, específicamente en el Avance de Obra N'2 que corresponde al período que va del 1 al 30 de junio de 2021, se observa claramente que el avance acumulado a esa fecha en ambas actividades, 2007 Canal triangular "CT" Este y 2008 Canal triangular "CT" Oeste, era nulo; dicho de otra forma en este cuadro se muestra como estas actividades no dieron inicio sino hasta en los primeros días del mes de julio. Para efectos de verificación se adjunta copia del cuadro de Avance de Obra N°2 en el Anexo C.

De manera oportuna, desde el día 2 de julio de 2021, el Contratista procedió a dar aviso a la Administración tanto en forma verbal como por medio de la bitácora digital a fin de proveyera a los canales con orificios o accesos laterales en virtud de que por efectos de la presión del agua se pudieran llegar a afectar los elementos de concreto. El diseño de estas obras no contó con sistemas que permitieran el alivio de las subpresiones ni en el fondo ni en las paredes de los canales. El efecto de las subpresiones corresponde a que ante los cambios de humedad en los materiales que se encuentran en contacto directo con las paredes y el piso de la estructura, así como con los cambios que frecuentemente se registran en el nivel freático, más aún en lugares tan cercanos a la costa donde además los efectos de las mareas incrementan la fluctuación de dicho nivel freático, estos materiales circundantes a la estructura retienen humedad en altas proporciones que ejerce una presión adicional desde abajo en la estructura; si esta presión no es aliviada por medio de algún mecanismo (como pueden ser simples orificios) la estructura queda propensa al sometimiento de esfuerzos que pueden llevar a la formación de fisuras y agrietamientos y en casos extremos hasta al colapso de la propia estructura. Posteriormente conforme la ejecución de estas obras fue avanzando, se hizo notorio el efecto de daños en las estructuras de concreto por efectos de fisuramiento. Por parte del Contratista se procedió a solicitar la revisión por parte del Ing. Eduardo Hernández Quesada, profesional especialista en el diseño de estructuras quien presentó su informe el cual fue debida y oportunamente remitido a la Administración y del que se adjunta copia en el Anexo D para la verificación correspondiente. En este informe se analiza por parte del Ing.

Hernández el cumplimiento de la normativa técnica para el diseño de estructuras que resulta aplicable según lo dispuesto en el cartel, aclarando específicamente que:

"1) El origen de estas grietas se debe al proceso natural de contracción y dilatación que el concreto experimenta durante la fase de endurecimiento. El refuerzo por temperatura colocado en este elemento de concreto es adecuado y suficiente según se especifica... La ubicación de las juntas de contracción y dilatación deben especificarse en los planos o algún otro documento contractual con previa autorización del responsable de la fase de diseño. Se debió especificar una junta de dilatación en el sentido transversal de manera que la longitud de la sección por colar no superara los 3.00 m." El resaltado en negrita no corresponde al texto original.

Resulta necesario destacar la inexistencia de incumplimientos en lo que correspondía a la ejecución de esta obra, así como la necesaria realización de juntas de dilatación, mismas que no fueron previstas en el diseño de la obra. Se aclara que las juntas de dilatación corresponden a un patrón que se define para que, en este caso -al igual que en los pavimentos de hormigón (concreto)- las losas mantengan su integridad, sin fisuras en el área interna entre dichas juntas y que ante la inexistencia de estas juntas aparte de la aparición de fisuras se puede dar que estas se pueden agravar y convertirse en agrietamientos pudiendo los mismos llegar a ser severos, tal como en este caso sucedió. Por el lado de la Administración no se tomaron medidas respecto a las recomendaciones planteadas por parte del Contratista, resultando que se generó un gran cantidad de fisuramientos y agrietamientos que debieron de ser reparados con materiales y procedimientos específicos para ese fin, labores que fueron realizadas por parte del Contratista sin que se llegara a dar la correspondiente retribución por parte de la Administración, generando en consecuencia una alteración en el equilibrio económico financiero del contrato. Al igual que para el caso del punto anterior del presente reclamo, resulta necesario hacer referencia en lo que respecta a la insuficiencia o imprecisión de los estudios preliminares, lo indicado en el oficio DGAC-DA-IA-0F-0525-2021 en el que se señala expresamente "Estudios preliminares: La Administración posee estudios de suelos en varias zonas del Aeródromo realizados anteriormente..." mientras que por otro lado, en la Orden de Servicio N°3, se indica "se ha presentado condiciones imprevisibles con base a los estudios realizados, debido a la condición heterogénea de suelos encontrados en el sitio del proyecto. Por último, en cuanto al desempeño del suelo para efectos de diseño y construcción no tienen un comportamiento satisfactorio cuando se construcción sobre ellos debido a las cargas estáticas y dinámicas a las que se ven sometidos", dejando así evidencia de que se estuvo frente a una condición de imprevisibilidad cuyo origen se dio a partir de la ausencia de estudios preliminares específicos y especializados, correspondiendo en este caso a estudios de geotecnia. Con el fin de ampliar los criterios y poder determinar más a fondo las razones que llevaron a que se presentara ese problema en la dimensión en que finalmente afectó las obras, por parte del Contratista se encargó a la firma especialista en geotecnia IIG Consultores a fin de que realizara un análisis de las deformaciones que pudieran estar provocando los efectos de fisuramientos y agrietamientos en los canales laterales correspondientes al sistema de evacuación pluvial.
La firma IIG Consultores emitió el informe IIG-101-2021 con fecha de 24 de marzo de 2022 según consta en la firma digital del documento (por error numerado en el encabezado como

IIG-077(A)-2021, con fecha 30 de septiembre del 2021), del que se adjunta copia en el Anexo E. En este caso los trabajos realizados correspondieron a la ejecución de 5 sondeos de rotación hasta la profundidad de 4,00 m con instalación de piezómetro -sondeos que fueron realizados a lo largo de los canales-, la extracción de muestras inalteradas para la caracterización del terreno y además ensayos de consolidación unidimensional de suelo.

Se indica expresamente en el informe que en general se analizan tres elementos: Permeabilidad, Módulo de Deformación y Asentamientos, con los siguientes resultados: Permeabilidad: suelos impermeables de permeabilidad lenta, Módulo de Deformación: material muy blando, y por consiguiente de muy alta deformabilidad, Asentamientos: Se evidencia que solo con la fluctuación del NF la deformación por asentamiento prácticamente se duplica y que las cargas adicionales a la condición existente pueden llegar incluso hasta duplicar la deformación.

Adicionalmente el informe indica de manera expresa: "A diferencia del perfil encontrado en la exploración del sector de estacionamiento del AP (analizado en el Oficio IIG 077-2021, el terreno en el canal de la pista corresponde a un material arenoso con un bajo porcentaje definas, con una menor deformabilidad pero con igual comportamiento en proporción, con tendencias a duplicarse las deformaciones ante cambios de condición, sean por incremento de humedad o por sobrecargas." Como conclusiones se señalan:

"La problemática de deformación que se evidencia en el sitio está asociado directamente al suelo que se ubica por debajo del relleno de sustitución y que se identifica como Capa 1".

"La Capa 1 presenta una serie de condiciones naturales que contribuyen con el proceso de deformación que se detectó":

- *"Posee características físicas que lo clasifica como un suelo areno limoso de baja plasticidad (SM), pero se comporta mecánicamente como un suelo arcilloso de alta plasticidad (CH)..."*
- *"Presenta valores de permeabilidad muy baja, clasificándose como un suelo impermeable, que contribuye al confinamiento del nivel freático..."*
- *"Muestra valores de relación de vacíos muy alta que contribuye con su capacidad de almacenamiento de agua en sus poros, y es coherente con un módulo de deformación muy bajo y propio de suelos con el nivel de deformabilidad alta."*
- *"Posee un comportamiento atípico a su caracterización, pero los efectos vistos en sitio y la replicación de la condición en laboratorio mediante ensayos de consolidación confirman que es un comportamiento real para el terreno analizado".*
- *"Es altamente susceptible a cambios volumétricos altos antes cambios de humedad e incluso de sobrecarga".*

"Para la determinación del comportamiento mecánico del material se procedió a realizar una exploración de extracción continua de suelo, con la obtención de muestras inalteradas a las que se le realizó ensayo de consolidación, y a partir de este se determinó que el asentamiento del terreno que se ubica por debajo del relleno - estructura recién construido".

"Otro factor que afecta directamente son las fluctuaciones de los niveles freáticos reportados en los piezómetros construidos en el sitio que reportan variaciones de hasta 155cm que, al incluirlos en las modelaciones de deformación, se detecta que influyen directamente en dichos asentamientos, y se estima que dichas fluctuaciones están asociadas a los procesos de fluctuación marina".

"Las deformaciones del terreno no se detendrán hasta que alcancen los valores totales estimados, sea por el tiempo natural del proceso o por un proceso de aceleración con columnas drenantes".

De esta forma resulta claro y evidente que la razón de la presencia de los fisuramientos y agrietamientos en los canales de drenaje laterales a la pista está directamente ligada a las características propias del suelo sobre el que se construyeron estas obras como lo son la impermeabilidad, su condición de material blanco, propenso a deformaciones y sujeto a fluctuaciones en el nivel freáticos, de manera que las recomendaciones realizadas por parte del contratista que no fueron tomadas en cuenta por parte de la Administración eran acertadas.

Haciendo nuevamente alusión a lo indicado por los ingenieros Fabián brenes y Allen Vargas al señalar en su oficio DGAC-DA-IA-OF-0521-2021 al señalar que "... implica que todo aquel que presenta una apelación en el diseño y/o en las especificaciones técnicas tiene el deber de fundamentar adecuadamente el motivo de su impugnación", se considera por parte del Contratista que igualmente para este caso se están aportando los estudios que aportan fundamentación sólida respecto a las observaciones que fueron presentadas de manera oportuna.

Se puede concluir entonces que el Contratista sufrió un impacto económico al no tener que realizar reparaciones con procedimientos y materiales especializados que estás labores no fueron compensadas por parte de la Administración, en razón de lo que se produjo un efecto de alteración el equilibrio económico financiero del contrato, a cuya compensación tiene derecho el Contratista.

Cálculo la de compensación al Contratista por los Costos derivados por problemas no previstos por la Administración en el diseño de los canales revestido del .... De manejo de aguas superficiales.

A. Costos por inyección de fisuras y grietas.

Consecuencia de las reparaciones requeridas en los canales pluviales con procedimientos y materiales especializados, labores que, como se ha explicado no fueron debidamente compensadas por parte de la Administración, se presenta a continuación el detalle de costos por concepto de:

- *Materiales.*
- *Servicios técnicos de inyección y tratamiento de fisuras y grietas.*

• *Alquiler de equipo especial.*

Cuadro N°5. Costo por Materiales, servicios y equipo especial para la inyección en los canales.

CONCEPTO	CANTIDAD	UNIDAD	MONTO ($)	MONTO (₡)
Materiales				
Corporación Comercial El Lagar				₡439,048.75
Corporación Comercial El Lagar				₡1,390,298.25
Corporación Comercial El Lagar				₡556,128.30
Corporación Comercial El Lagar				₡556,128.30
Maper Construction Chemicals			$1,282.60	
Subtotal por materiales			**$1,282.60**	**₡2,941,603.60**
Servicios técnicos de inyección y tratamiento de fisuras y grietas				
Aplicaciones Tecnológicas APLITEC S. A.			$19,220.00	
Aplicaciones Tecnológicas APLITEC S. A.			$10,230.00	
Subtotal por servicios técnicos			**$29,450.00**	
Alquiler de equipo especial				
Capris S. A.				₡650,000.10
RAHSO de Santa Ana S. A.				₡171,744.05
RAHSO de Santa Ana S. A.				₡171,744.05
Apoyo Total S. A.				₡310,000.00
Aval Rental de Costa Rica S. A.			$690.00	
RAHSO de Santa Ana S. A.				₡171,744.05
Subtotal por alquiler de equipo especial			**$690.00**	**₡1,475,232.25**
SUBTOTAL			$31,422.60	₡4,416,835.85

B. Costos de los estudios técnicos realizados.

Los estudios específicos realizados a cuenta del Contratista fueron llevados a cabo por parte de la firma IIG Consultores y tuvieron un costo de ₡2,966,436.00. En el Anexo E.1, posterior a la copia del informe IIG-101(A)-2021, se incluye copia del comprobante de costo.

C. Resumen

Por concepto de compensación al Contratista por los costos derivados de problemas no previstos por la Administración en el diseño de los canales revestidos del sistema de manejo de aguas superficiales, se solicita una compensación por los motivos que se detallan a continuación:

Cuadro N°6: Resumen del cálculo de costos derivados de problemas no previstos por la Administración en el diseño de los canales revestidos del sistema de manejo de aguas superficiales.

CONCEPTO	Monto ($)	Monto (₡)
Materiales	$1,282.60	₡2,941,603.60
Servicios técnicos de inyección y tratamiento de fisuras y grietas	$29,450.00	
Equipo especial	$690.00	₡1,475,232.25
Subtotal de materiales, servicios y equipo	**$31,422.60**	**₡4,416,835.85**
Estudios técnicos		₡2,966,436.00
Subtotal de estudios técnicos		**₡2,966,436.00**
Total	$31,422.60	₡7,383,271.85

La información correspondiente a los comprobantes de pago, se presenta en el Anexo E, de conformidad con el siguiente detalle:

- Anexo E. 1 Estudios técnicos especializados
- Anexo E. 2 Materiales
- Anexo E. 3 Servicios técnicos de inyección y tratamiento de fisuras y grietas
- Anexo E. 4 Alquiler de equipo especial

➢ **Posición de la Administración ante el anterior alegato.**

Es importante anotar que la Administración nunca solicitó que se realizaran estudios adicionales durante la ejecución del proyecto. Los estudios fueron realizados por el contratista, con el objetivo de establecer un escenario técnico de la razón de las fisuras, más no así, para seleccionar la técnica de reparación, pues muchos

de los estudios adjuntos al oficio número GRL-466-2022 citado, fueron realizados a posteriori de la reparación de las fisuras y la entrega del proyecto por parte del contratista.

- **Alivio de presión hidrostática en las paredes del canal.**

El contratista atribuye que la afectación en los canales es en parte por un tema de presiones de índole hidro estática a falta de "*orificios*" tipo drenajes.

La Administración recuerda que, por definición, la presión hidrostática es aquella a la que se somete un cuerpo sumergido en un fluido, debido a la columna de líquido que tiene sobre él. De manera que, para que exista presión hidrostática para el caso en estudio, debería de existir columna de agua sobre el nivel, ya sea a nivel del piso del canal trapezoidal y las paredes inclinadas del mismo.

Para ello, la Administración se apoya en la teoría hidrogeológica y manifiesta que, durante la construcción del canal, el comportamiento del nivel piezométrico (muchas veces llamado Nivel Freático según lo expone (Gonzales de Vallejo, 2002), asumiendo que se presenten condiciones de alta humedad, sería similar al siguiente:

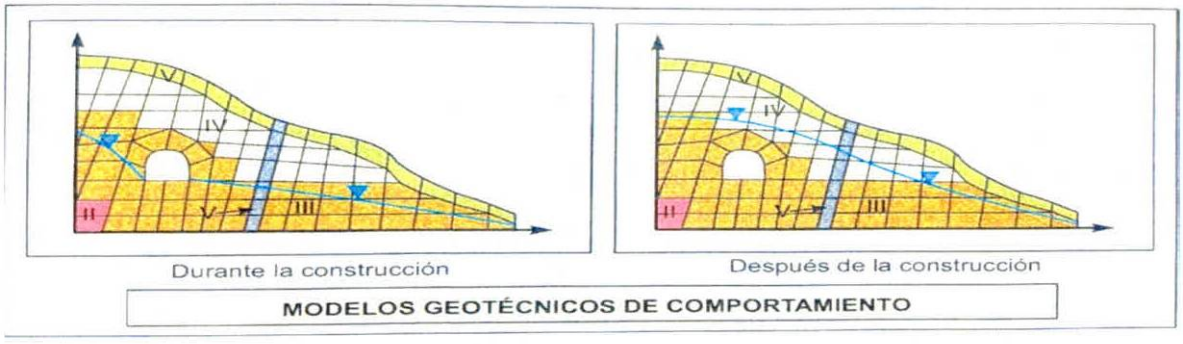


Figura 9. Modelos geotécnicos de comportamiento (Gonzales de Vallejo, 2002).

De manera que, durante la construcción del canal, el nivel piezométrico, sería algo similar al siguiente bosquejo:

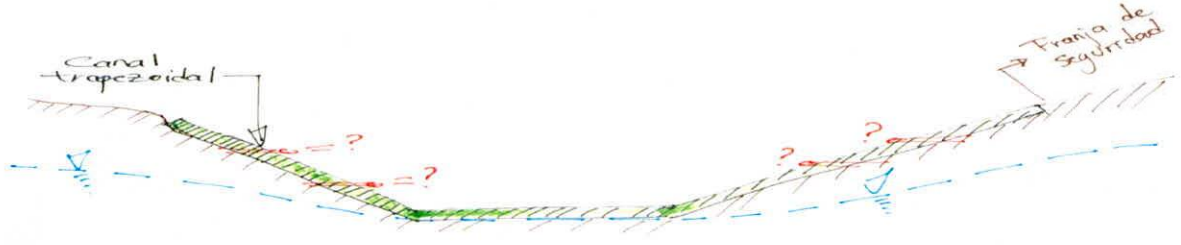


Figura 10. Esquema de nivel piezométrico durante la construcción del canal trapezoidal.

Por lo tanto, es despreciable la presión hidrostática por aguas subterráneas en la estructura del canal. Un hecho probado fue que, en la instalación de los drenajes, por parte del contratista, durante la ejecución del proyecto a modo de experimentación y observación (orificios llamados por el contratista en el oficio número GRL-466-2022 citado), como se muestra en la imagen adjunta, nunca salió agua.



Figura 11. Colocación de drenajes por parte de contratista aguas arriba en canal Oeste.

Luego, en la inspección a los canales realizada entre los días 13 y 14 de diciembre de 2021, se observó que después de casi 14 meses de haberse culminado el proyecto, no existe en dichos drenajes la evidencia de que haya salido agua por los orificios o drenajes confeccionados por el contratista, en una sección del canal oeste, como se aprecia en el Informe de levantamiento de fisuras adjunto y en la siguiente imagen:



Figura 12. Estado actual de los drenajes confeccionados por el contratista en canal oeste.

Otro aspecto para tomar en cuenta es que en el caso de que el suelo presente un cambio volumétrico, el canal debería de resistir presiones en sus paredes y no fallar ante las mismas, gracias a su configuración estructural.

Tal es así que, de las fisuras presentadas en los canales, la mayoría no fueron estructurales, sino más bien, superficiales y relacionadas a procesos de interacción con el ambiente, como altas temperaturas y ciclos de cambios de temperatura, propiciando procesos de expansión y contracción térmica, entre otros.

En el siguiente apartado se mostrará de manera resumida, el comportamiento de las fisuras presentadas.

- **Fisuras en los canales trapezoidales:**

A continuación, se presenta imágenes con la sintomatología de fisuras presentadas en los canales.



Figura 13. Ejemplo de grieta longitudinal.



Figura 14. Ejemplo de conexión entre grietas.



Figura 15. Ejemplo fisura en núcleos de concreto extraídos. Tomado de informe 01-1584-2021.



Figura 16. Ejemplo fisura en núcleos de concreto extraídos. Tomado de informe 01-1584-2021.

Otro tipo de defecto que se presentó en los canales fue el escalonamiento entre las secciones de canal, como se muestra en la siguiente imagen:



Figura 17. Ejemplo de escalonamiento entre canales y su proceso de reparación.

Dichos escalonamientos representaron una diferencia de altura entre las superficies terminadas de concreto de paños de canal contiguos. Dicho defecto obedece al proceso constructivo y no se presentó en la totalidad de los canales.

De las fotografías mostradas anteriormente, se puede concluir que el fisuramiento fue sistemático y superficial. Las fisuras presentadas no son catalogadas como falla estructural en su mayoría, sino más bien, fisuras y macro fisuras. Se cataloga o clasifica el fisuramiento mediante la siguiente tabla:

Clasificación por ancho (e)		Nivel de repercusión en la estructura
Microfisuras	e< 0.05mm	Nivel muy bajo.
Fisuras	0.1<e<0.2mm	Nivel bajo. Tener cuidado con ambientes marinos u otros agresivos donde pueda desencadenarse la corrosión del acero.
Macrofisura	0.2<e<0.4mm	Nivel moderado. Podría existir repercusiones estructurales, se requiere estudio de vulnerabilidad para el diagnóstico y alternativas de reparación y/o reforzamiento en caso lo amerite.
Grietas	0.4<e<1.0mm	Nivel alto. Podría existir reducción de la capacidad sismorresistente. Se requiere estudio de vulnerabilidad para el diagnóstico, y alternativas de reparación y/o reforzamiento en lo aplicable.
	e>1.0mm	Nivel muy alto. Posible reducción significativa de la capacidad sismorresistente. Se requiere estudio de vulnerabilidad para el diagnóstico y determinar la posibilidad de salvar la estructura. Dependiendo de los daños encontrados, se debe evaluar la evacuación y apuntalamiento de la edificación.

Figura 18. Clasificación de fisuras y grietas en función a su ancho y grado de repercusión en las estructuras, (Sotomayor C., 2020).

La Administración aduce el fisuramiento a diversas razones, como lo son la retracción térmica que, según Carles Reguera Martínez, se debe a la evaporación de parte del agua contenida en el cemento. También indica lo siguiente (Reguera Martínez, 2020):

> *"La fisuración ocurre cuando las tensiones originadas en la retracción se vuelven superiores a la propia resistencia del hormigón. Esto puede ser visto como una carrera a contrarreloj entre dos fenómenos: la evaporación del agua y el augmento de la fuerza del hormigón. Este fenómeno también se manifiesta en zonas donde el hormigón no puede deformar. En este caso la retracción la deformación se ve frenada y se crea un estrés interno, que puede provocar fisuras, cuando las tensiones sobrepasan la resistencia del hormigón.*
> *En general cualquier estructura de hormigón que esté inmersa o situada en una atmosfera saturada en agua o humedad tiene poca variación dimensional. La fisuración puede tener lugar antes de que el hormigón haya fraguado, no siendo tanto un resultado de la retracción hidráulica, sino de la evaporación de una parte de agua a causa de la absorción del soporte. Este fenómeno se produce principalmente en ambientes secos y con altas temperaturas, en aplicaciones sobre soportes porosos, etc. En estos casos las fisuras se producen en áreas específicas tales como juntas de hormigonado y en las áreas cercanas a las armaduras".*

Otro aspecto para tomar en cuenta es que no la totalidad de los paños presentaron fisuramiento. Según el levantamiento realizado entre los días 13 y 14 de diciembre de 2021, en el canal Este se presentó fisuramiento en el 67% de los paños de los canales y un 69 % en el canal oeste. Esto deja en evidencia que los tramos de canal no fisurados son capaces de resistir el diferente grado de condiciones de carga a través del tiempo y de distintas condiciones de humedad.

Adicionalmente, los paños no agrietados fueron bien construidos y curados, fueron capaces de asumir, no solo las cargas a los que fueron sometidos, sino que no sufrieron afectación por altas temperaturas y ciclos de cambios de humedad en su estado joven (durante la construcción en temporada de invierno).

Por lo tanto, la Administración considera que los paños agrietados presentaron condiciones particulares durante su construcción que favorecieron al fisuramiento.

Finalmente, se constató que no se presentan fisuras adicionales a las reparadas y los escalonamientos no han aumentado o empeorado su condición, con respecto al momento en el que se recibió el proyecto por parte de la Administración, en el mes de setiembre de 2021.

- **Del proceso constructivo**

Se notó que durante el proceso constructivo hubo varias condiciones que pudieron afectar la resistencia final del canal y propiciar la aparición de fisuras. Se mencionan a continuación:

• Exceso de humedad en el fondo de la chorrea del piso del canal, como se observa en la siguiente imagen.



Figura 19. Acumulación de agua en fondos de los canales.

• Curado del concreto: El curado de concreto se realizó mediante el uso de membrana de curado, no se aplicó agua, ni ningún otro método.



Figura 20. Aplicación de membrana en concreto frescos de los canales trapezoidales.

• Apoyo de maquinaria amarilla sobre el canal para realizar la colocación del relleno externo del canal: se reportó el rodamiento y apoyo de retroexcavadores sobre los canales de concreto, sin contar estos con la resistencia de diseño. Como se aprecia en la siguiente imagen:

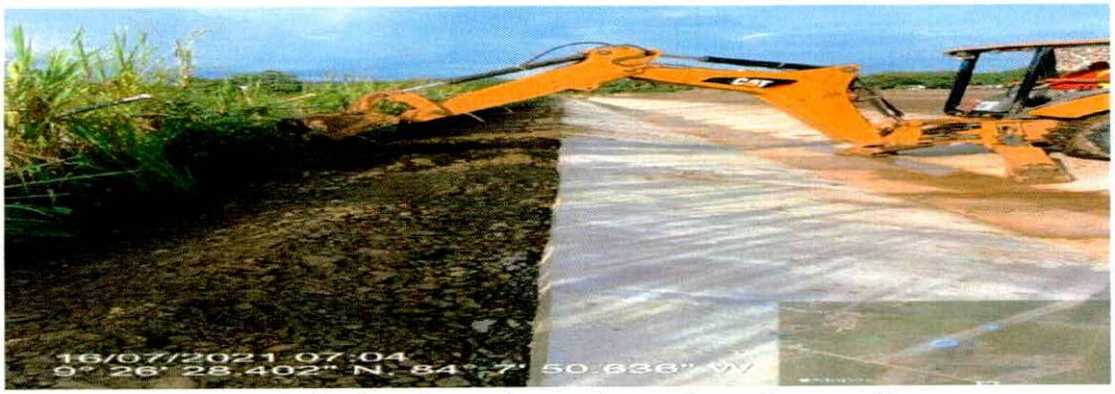


Figura 21. Rodamiento de maquinaria sobre canales recién construidos.

PROCESO DE REPARACIÓN Y SU COMPARTAMIENTO POSTERIOR

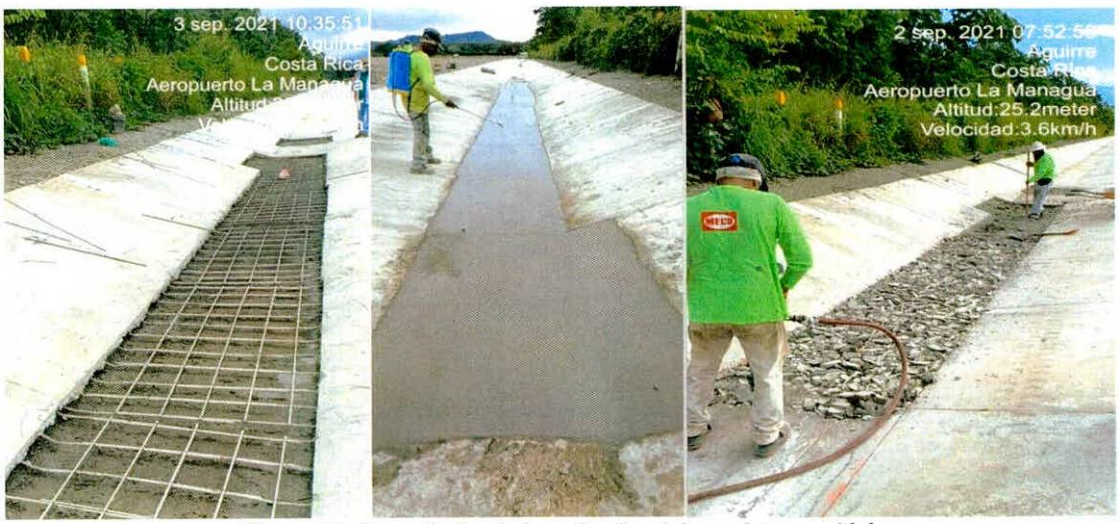


Figura 22. Demolición de losa de piso del canal trapezoidal.



Figura 23. Reparaciones de Escalonamientos o desniveles del canal trapezoidal.



Figura 24. Demolición completa de canal trapezoidal.

Una vez realizadas las reparaciones por el contratista, la Administración se dio a la tarea de inspeccionar el proyecto, y confeccionar el informe de levantamiento de fisuras. Del cual, se nota que hoy en día las reparaciones fueron exitosas y no se reporta afectación o reincidencia de alguno de los fallos inicialmente reportados (escalonamientos y fisuras).

- **FLUCTUACIONES DEL NIVEL FREÁTICO**

El contratista, en el oficio número GRL-466-2022 citado, señala textualmente lo siguiente:

> *"...se detecta que influyen directamente en dichos asentamientos, y se estima que dichas fluctuaciones están asociadas a los procesos de fluctuación marina".*

Sin embargo, la literatura indica que el nivel freático es influenciado por las mareas de los cuerpos de agua cercana, en función de la distancia del punto de estudio a la costa o cuerpo de agua. De manera que, existe un efecto de disminución de la afectación catalogado como "*atenuación*", según lo indica el doctor Luis Guarracino en su obra "*Correlación de fluctuaciones de niveles freáticos con variaciones del nivel del Río de la Plata*" (Guarracino, 2010). De donde se extrae la siguiente gráfica:

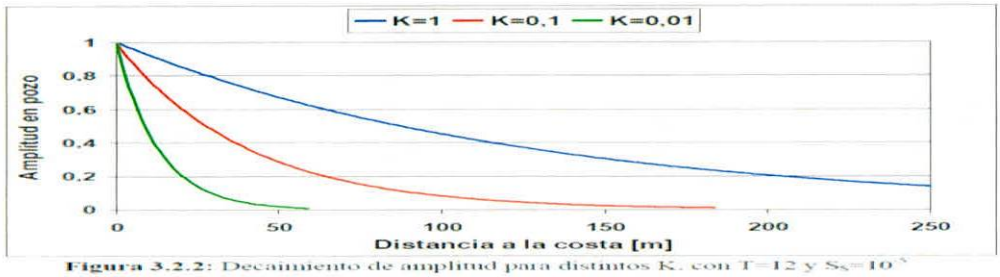


Figura 3.2.2: Decaimiento de amplitud para distintos K, con T=12 y $S_s=10^{-3}$

En este caso, se observa que cuando la conductividad hidráulica es mayor, es decir, es mayor la capacidad del acuífero de transmitir agua horizontalmente, la atenuación es menor, como era esperable. A medida que la capacidad de transmisión de agua del acuífero disminuye (menor K), la atenuación resulta mayor.

Figura 25. Decaimiento de amplitud para distintos valores de conductividad hidráulica, (Guarracino, 2010).

Donde se aprecia que para distintos valores de conductividad hidráulica (K), conforme aumenta la distancia del pozo o punto de estudio (piezómetros en el caso de estudio), con respecto la distancia a la costa existe un efecto de atenuación.

Se extrae de la misma obra, la siguiente conclusión (Guarracino, 2010):

> *Queda establecida entonces, una conexión hidráulica entre el Río de la Plata y la Formación Postpampeano en las cercanías a la costa del río en el puerto del partido de Ensenada. La distancia del pozo de monitoreo al río es de unos* ***60 metros****, y establece hasta qué punto,* ***mínimamente****, se observa la marea inducida. (el subrayado no es parte del texto original).*

Luego, en la obra "*Variación del nivel freático e influencia de las mareas en el Rancho Polvoxal, Campeche, México*", de los ingenieros (Namuche-Vargas, Castillo-Solís, & Zacarías-Flores, 2017), en el capítulo de mareas, se menciona lo siguiente:

> *"Con base en la información de Cuadro 1 y 2 se elaboró primeramente un plano con respecto al nivel freático y la variación de la marea, se tomó el valor más crítico, es decir la marea alta registrada durante la medición, donde se muestra que la máxima para el periodo de medición no afecta la salida flujo hacia el río. La zona afectada queda dentro del Área Natural Protegida."*

Para analizar el caso de mérito, es necesario conocer la distancia del Aeródromo de Quepos, con respecto a la costa en línea recta. Como se muestra en la siguiente imagen:

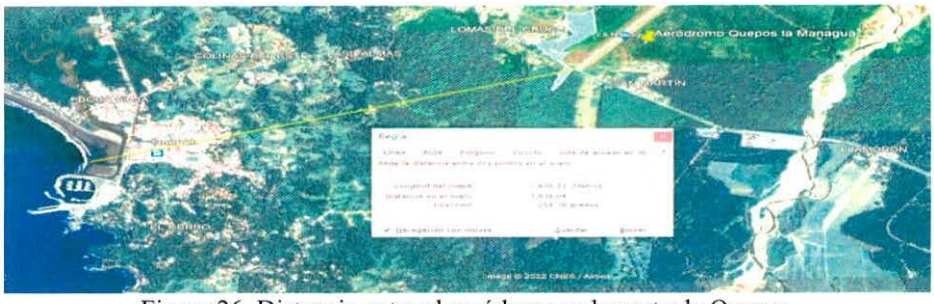


Figura 26. Distancia entre el aeródromo y la costa de Quepos.

Se puede apreciar que existe 3900 metros como mínimo entre los piezómetros instalados en los canales trapezoidales y mencionados en el informe **IIG-077(a)-2021** y la costa. De manera que, aplicando los conceptos de las bibliografías mencionadas, se puede concluir que no existe afectación en el nivel freático por efecto de las mareas de la costa de Quepos.

- **CANTIDAD DE ACERO DE REFUERZO**

El diseñador del contratista, el ingeniero Eduardo Hernández, indicó que el refuerzo por temperatura es adecuado, según se indica en los oficios números GRL-466-2022 y ADQ-IR-026-2021 citados. Este tema fue ampliamente comentado por la Administración, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0486-2021 citado.

La Administración aclara que el diseño no contenía la construcción de una junta de dilatación, y como se evidenció en el informe de fisuras realizado en diciembre de 2022, existe más del 30% de paños de canal que no presentaron fisuras después de 14 meses de construidos. De manera que no se atribuye el fisuramiento a la falta de junta de dilatación, y que más bien, responde al proceso constructivo sistemático que propició, incluso el fisuramiento intercalado de los canales, como previamente ya se comentó en el presente documento.

- **EXPLORACIÓN DE SITIO (ESTUDIOS DE SUELO)**

Con respecto al argumento de "*contradicción por parte de la Administración*", para el caso de los estudios de suelos. La Administración rechaza categóricamente que se trate de una contradicción, sino más bien una condición natural de la rama de geotecnia. Donde es ampliamente reconocido, por la comunidad ingenieril, que los suelos son un material completamente heterogéneo, el cual es tratado de estudiar mediante estudios de suelos puntuales. De manera que es entendible y justificado que se haya realizado un estudio de suelos en el 2018, por medio de la licitación directa número 2018CD-000244-0006600001, con la compañía Castro y de la Torre sociedad anónima, la cual emitió el informe INF-18-0729, y que durante la ejecución del proyecto se presentara materiales de diferente índole mecánica, en ciertas partes del aeródromo.

De manera que la Administración realizó un diseño de canales, contemplando estructuralmente la condición ideal para que las cargas fueran distribuidas y transmitidas a suelo (con las características ya conocidas del estudio INF. #18-0729) de manera homogénea, mediante la colocación de una cama de material granular.

- **MATERIAL DE SUBRASANTE DE CANALES**

Con respecto a las indicaciones del material de suelo, bajo los canales, se indica en el oficio número GRL-466-2022 citado, lo siguiente:

Con respecto al material de suelo bajo los canales, se indica en el oficio número GRL-466-2022 citado, que es arenoso y con bajo porcentaje de fino, pero con mejor deformabilidad. Sin embargo, posee igual comportamiento en proporción.

Es evidente que la idea o el criterio técnico de lo indicado por el contratista respecto al suelo, no queda claro. Ante lo cual, la Administración señala que, según el estudio, las perforaciones hechas en los canales por el mismo contratista, la clasificación de la primera capa de suelo es SM no plástico.

Según el ingeniero Camilo Ignacio Córdova Pinto, como conclusión de su tesis EFECTO DEL CONTENIDO DE FINOS NO PLÁSTICOS EN LA COMPRESIBILIDAD Y ROTURA DE PARTÍCULAS DE ARENAS DE RELAVE, registrada en el 2017:

> *"El contenido de finos no plásticos para muestras densas, de densidades relativas de confección de 90%, tiende levemente a disminuir la variación volumétrica de las muestras en consolidación isótropa, haciéndolas menos compresibles. Por lo que presenta cambios de densidad relativa menores para la arena con 20% de contenido de finos en comparación con la arena lavada (cf=1%)".*

Por lo tanto, llama la atención como el contratista asegura que el material de capa 1, corresponde a un material altamente deformable ante cambios de humedad y sobrecargas, siendo este un material no plástico, que como lo mencionara el ingeniero Córdova Pinto, la presencia de finos no plásticos contribuye a un mejor comportamiento mecánico de los materiales.

Finalmente, como complemento a todo lo anteriormente citado para este apartado 4, el informe técnico aportó los anexos del 008 al 035, mostrando muchas de las situaciones experimentadas durante la ejecución del proyecto, dejando de manifiesto que la atención de las reparaciones de las fisuras, son meramente responsabilidad del contratista.

- ***5. RECLAMOS POR COSTOS DERIVADOS DE CAMBIOS EN LA OBRA ORDENADOS POR LA ADMINISTRACIÓN Y QUE NO FUERON COMPENSADOS AL CONTRATISTA.***

El contratista, en el oficio número GRL-466-2022 citado, expone como punto 5, lo siguiente:

> *"Cambios en parrillas de cabecera 04 y plataforma.*
>
> *De conformidad con lo dispuesto por el Cartel de Licitación, Segunda Parte, Especificaciones Técnicas del Proyecto, apartado 23. Tabla de Pagos al Contratista en la sección 2000, específicamente en los renglones de pago relacionados con la construcción de canales, se muestra:*

2005 canal de cabecera 04 y 2006 Canal plataforma siendo que originalmente se tenía prevista la ejecución de 100 y 153 metros respectivamente, y que dentro del alcance de cada renglón de pago se incluyó la construcción de la parrilla.

No obstante, conforme se mostró en el oficio ADQ-IR-028-2021 del día 11 de agosto de 2021, con base en los detalles incorporados en los planos de oferta, se consideró una cantidad equivalente a 46.99 Kilogramos por cada metro de parrilla; sin embargo, durante el proceso de construcción de la obra, una vez aclarados y resueltos los elementos correspondientes al blindaje y a la constitución de la parrilla en general a partir del momento en que por parte de la Administración se proporcionaron los detalles constructivos suficientes, resulta que en total del conjunto de los materiales de acero necesarios para la misma se requieren 78.19 Kilogramos por cada metro de parrilla.

Adicionalmente resulta importante que, según se destacó en el oficio ADQ-IR-028-2021, no había en los planos de oferta una definición de acabados de las parrillas, en razón de lo cual no se incorporó en el precio el costo correspondiente a ningún tipo de acabado.

El oficio ADQ-IR-028-2021 se presentó de manera oportuna y se recibió respuesta por parte de los ingenieros Fabián Brenes y Allen Vargas mediante oficio DGAC-DA-1A-0E-0500-2021 del 18 de Agosto de 2021, sin embargo, pese a las aclaraciones presentadas con respecto a la ambigüedad de los detalles, la administración realizó un análisis de costo que resulta carente de claridad y que no muestra detalle alguno respecto a la interpretación del sobrecosto de lo que se ordenó construir respecto a lo indicado en los planos de la oferta.

A continuación se detalla el cálculo correspondiente al sobrecosto por los cambios realizados en la parrilla y del monto total resultante según fuera expresamente señalado -con las condiciones que en su momento se tenían en el proyecto- en el oficio ADQ-IR-028-2021.

Cuadro N°7. Cantidades y montos considerados en oferta.

Descripción	Cantidad de acero (Kg/m)	Precio unitario (₡)	Longitud de canal	Costo total
Canal cabecera Parrilla Metalica (fabricada en taller)	46.99	1,729.4746	100.00	₡8,126,801.15
Canal plataforma Parrilla Metalica (fabricada en taller)	46.99	1,729.4746	153.00	₡12,434,005.75
Totales			253.00	₡20,560,806.90
Costo asociado por metro de parrilla				₡81,268.01

Notas:
Pueden presentarse diferencias menores por efectos de redondeo.
Se ha incluido una mayor cantidad de decimales.

Cuadro N°8. Cantidades asociadas a la parrilla ordenada por la Administración.

Descripción	Cantidad de acero (Kg/m)	Precio unitario (₡)	Longitud de canal	Costo total
Parrilla Metalica (fabricada en taller)	78.1861	1,729.4746	253.00	₡34,210,881.13
Acabado de parrillas (pintura)		13,205.5484	253.00	₡3,341,003.75
Total			253.00	₡37,551,884.87
Costo asociado por metro de parrilla				₡148,426.42

Para el caso de la cantidad de acero que finalmente fue necesaria para la construcción de las parrillas de los canales se ha incluido en el Anexo F una memoria descriptiva con el detalle de su cálculo, mientras que en lo que corresponde al acabado o pintura de las parrillas se ha incluido en el Anexo G una memoria de cálculo detallada del costo considerado por «13,205.5484 por cada metro de parrilla construida.

Cuadro N°9. Resumen de la diferencia entre lo ofertado y lo construido.

Descripción	Unidad	Costo unitario (₡)	Diferencial por metro	%
Costo asociado por metro de parrilla segun oferta	m	₡81,268.01	₡67,158.41	83%
Costo asociado por metro de parrilla construida	m	₡148,426.42		

Finalmente, como se puede apreciar en el Avance de Obra N°4, que corresponde al período que va del 01 al 27 de agosto de 2021, mismo que corresponde al último avance realizado en la ejecución del proyecto y de cuyo cuadro resumen se adjunta copia en el Anexo H, las cantidades totales finalmente ejecutadas fueron: 2005 Canal de cabecera 04 un total de 114 m y 2005 Canal plataforma un total de 153 m, sumando entre ambos un total de 267 m, en razón de lo que el monto total del sobre costo ascendería a:

Cuadro N°10. Resumen del cálculo de la diferencia total en costo.

Descripción	Unidad	Diferencial de costo unitario (₡)	Cantidad ejecutada	Monto
Costo diferencial por metro de parrilla	m	₡ 67,158.41	267	₡17,931,295.73

En conclusión, las modificaciones realizadas a las parrillas de los canales por parte de la Administración y que no fueron debidamente compensadas al Contratista causando un efecto negativo sobre el equilibrio económico financiero del contrato, correspondieron a un costo unitario de 4t67,158.41 resultando que, para los 267 m de canal construidos sumando el canal de cabecera 04 con el canal de plataforma, equivalen a un total de «17,931,295.73.

- **Posición de la Administración, en relación con lo previamente argumentado.**

El detalle propuesto para el canal de cabecera 04 (ítem 2005) y el canal de plataforma (ítem 2006), según los planos de proyecto, es el siguiente:

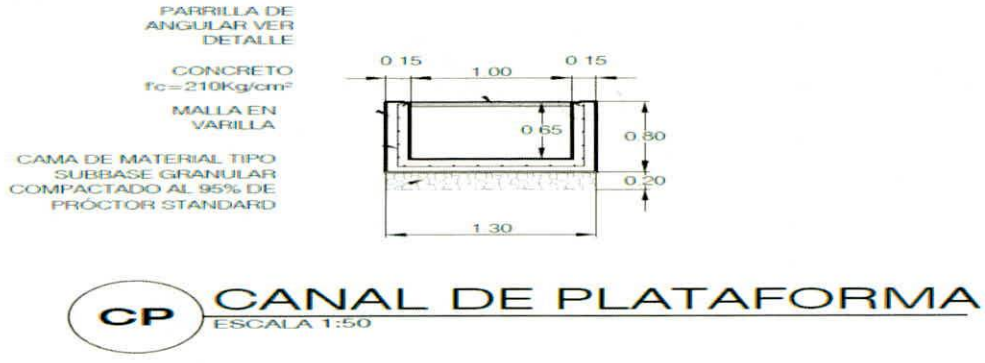


Figura 27. Detalle de canal de plataforma y cabecera 04.

Para dicho detalle se incluye el siguiente detallado con respecto a la parrilla de plataforma y angulares requeridos:

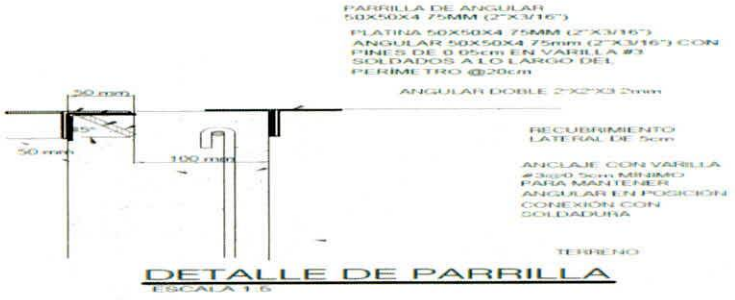


Figura 28. Detalle de parrilla metálica para canales tipo Cp.

El contratista ofertó lo siguiente para el caso de canal de cabecera 04:

FORMULARIO # 1
FORMATO DE PRESENTACION
MEMORIA DE CALCULO
PRESUPUESTO

Licitación #: 2019CD-000345-0006600001
Empresa: CONSTRUCTORA MECO S.A.
Proyecto: MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE QUEPOS
Jornada laboral: 12 horas/día natural

RENGLON	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD
2005	Canal cabecera 04	m	100,00

MAQUINARIA

No. EQUIPOS	DESCRIPCION/MARCA/MODELO/POTENCIA (HP)	RENDIMIENTO	UNIDAD DE RENDIMIENTO	CANTIDAD HORAS	COSTO POR HORA (₡)	MONTO (₡)	DURACIÓN DE LA ACTIVIDAD (DÍAS NATURALES)
1	Autohormigonera	10,00	m/hora	10,000	₡12 853,72	₡128 537,20	1
1	Camión 3 ton	10,00	m/hora	10,000	₡5 023,24	₡50 232,40	1
1	Retroexcavadora 420D	10,00	m/hora	5,000	₡11 148,43	₡55 742,15	1
1	Compactador manual	10,00	m/hora	10,000	₡1 620,00	₡16 200,00	1
1	Vibradores de concreto	10,00	m/hora	10,000	₡1 890,00	₡18 900,00	1
1	Herramienta y equipo menor	10,00	m/hora	10,000	₡540,00	₡5 400,00	1
1	Camión tanque de agua	10,00	m/hora	4,000	₡13 516,71	₡54 066,84	1
					SUBTOTAL	₡329 078,59	

PERSONAL

No. Personal	DESCRIPCION		RENDIMIENTO	UNIDAD DE RENDIMIENTO	CANTIDAD HORAS	COSTO POR HORA (₡)	MONTO (₡)	DURACIÓN DE LA ACTIVIDAD (DÍAS NATURALES)
1	Operador de autohormigonera	Autohormigonera	10,00	m/hora	10,000	₡6 200,90	₡62 009,05	1
1	Chofer liviano	Camión 3 ton	10,00	m/hora	10,000	₡5 801,35	₡58 013,52	1
1	Operador de excavadora	Retroexcavadora 420D	10,00	m/hora	5,000	₡7 401,11	₡37 005,57	1
6	Peón		10,00	m/hora	10,000	₡4 214,64	₡252 878,10	1
1	Albañil		10,00	m/hora	10,000	₡5 667,48	₡56 674,79	1
1	Carpintero		10,00	m/hora	10,000	₡5 667,48	₡56 674,79	1
1	Encargado		10,00	m/hora	10,000	₡5 268,29	₡52 682,94	1
1	Chofer tandem	Camión tanque de agua	10,00	m/hora	4,000	₡5 889,74	₡23 558,96	
						SUBTOTAL	₡599 497,72	
			DURACIÓN FINAL DE LA ACTIVIDAD					1

MATERIAL

DESCRIPCIÓN	UNIDAD O CONSUMO	RENDIMIENTO	UNIDAD DED RENDIMIENTO	CANTIDAD	PRECIO (₡/UNIDAD)	PRECIO TOTAL (₡)
Cemento UG	kg	171,99	kg/m	100,00	₡97,28	₡1 671 046,04
Agregado fino	m3	0,23	m3/m	100,00	₡7 946,90	₡176 731,75
Agregado grueso	m3	0,29	m3/m	100,00	₡7 946,90	₡224 931,32
Formaleta	m2	0,29	m2/m	100,00	₡8 100,00	₡232 186,50
Curador de concreto	lts	0,60	lts/m	100,00	₡1 809,00	₡108 154,68
Acero de refuerzo	kg	32,76	kg/m	100,00	₡506,19	₡1 658 268,94
parrilla metálica (fabricada en taller)	kg	46,99	kg/m	100,00	₡1 729,47	₡8 126 801,15
base granular	m3	0,34	m3/m	100,00	₡7 946,90	₡266 225,14
Agua	litros	85,14	litros/m	100,00	₡2,00	₡17 027,01
Derecho a botadero (excavación)	m3	1,11	m3/m	100,00	₡350,00	₡38 675,00
					SUBTOTAL	₡12 521 047,54	

OTROS

DESCRIPCIÓN	UNIDAD O CONSUMO	DISTANCIA	UNIDAD DE DISTANCIA	CANTIDAD (m3)	PRECIO (₡/m3-km)	PRECIO TOTAL (₡)
Acarreo agregado fino para concreto	m3-km	2,40	km	22,52	₡453,28	₡24 501,75
Acarreo agregado grueso para concreto	m3-km	2,40	km	28,67	₡453,28	₡31 184,05
Acarreo a botadero (excavación)	m3-km	4,00	km	110,50	₡247,94	₡109 192,31
Acarreo base granular	m3-km	2,40	km	13,80	₡453,28	₡36 770,31
					SUBTOTAL	₡201 648,43	

ESTRUCTURA DE COSTOS POR RENGLÓN

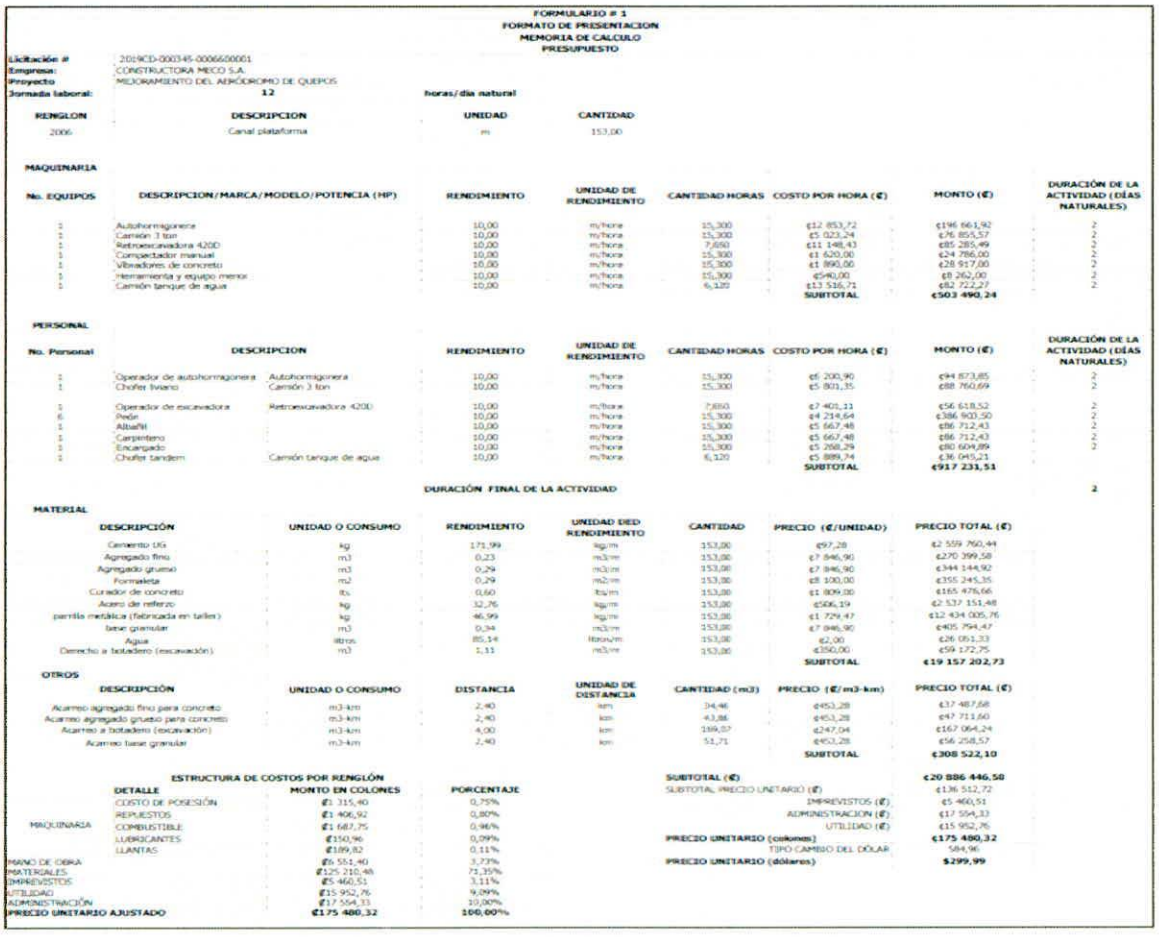
	DETALLE	MONTO EN COLONES	PORCENTAJE
MAQUINARIA	COSTO DE POSESIÓN	₡1 315,40	0,75%
	REPUESTOS	₡1 406,92	0,80%
	COMBUSTIBLE	₡1 687,75	0,96%
	LUBRICANTES	₡150,96	0,09%
	LLANTAS	₡189,82	0,11%
MANO DE OBRA		₡6 551,40	3,73%
MATERIALES		₡125 210,48	71,35%
IMPREVISTOS		₡5 460,51	3,11%
UTILIDAD		₡15 952,76	9,09%
ADMINISTRACIÓN		₡17 554,33	10,00%
PRECIO UNITARIO AJUSTADO		**₡175 480,32**	**100,00%**

SUBTOTAL (₡)	**₡13 651 272,27**
SUBTOTAL PRECIO UNITARIO (₡)	₡136 512,72
IMPREVISTOS (₡)	₡5 460,51
ADMINISTRACION (₡)	₡17 554,33
UTILIDAD (₡)	₡15 952,76
PRECIO UNITARIO (colones)	**₡175 480,32**
TIPO CAMBIO DEL DÓLAR	584,96
PRECIO UNITARIO (dólares)	**$299,99**

Figura 29. Estructura de precio unitario para ítem 2005, tomada de oferta de contratista.

Del cálculo anterior, se conoce que el contratista ofertó un valor de 46.99 kilogramos de acero por metro lineal.

Y lo siguiente para el canal de plataforma:



FORMULARIO # 1
FORMATO DE PRESENTACION
MEMORIA DE CALCULO
PRESUPUESTO

Licitación #: 2019CD-000345-0006600001
Empresa: CONSTRUCTORA MECO S.A.
Proyecto: MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE QUEPOS
Jornada laboral: 12 horas/día natural

RENGLON	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD
2006	Canal plataforma	m	153,00

MAQUINARIA

No. EQUIPOS	DESCRIPCION/MARCA/MODELO/POTENCIA (HP)	RENDIMIENTO	UNIDAD DE RENDIMIENTO	CANTIDAD HORAS	COSTO POR HORA (€)	MONTO (€)	DURACIÓN DE LA ACTIVIDAD (DÍAS NATURALES)
1	Autohormigonera	10,00	m/hora	15,300	¢12 853,72	¢196 661,92	2
1	Camión 3 ton	10,00	m/hora	15,300	¢5 023,24	¢76 855,57	2
1	Retroexcavadora 420D	10,00	m/hora	7,650	¢11 148,43	¢85 285,49	2
1	Compactador manual	10,00	m/hora	15,300	¢1 620,00	¢24 786,00	2
1	Vibradores de concreto	10,00	m/hora	15,300	¢1 890,00	¢28 917,00	2
1	Herramienta y equipo menor	10,00	m/hora	15,300	¢540,00	¢8 262,00	2
1	Camión tanque de agua	10,00	m/hora	6,120	¢13 536,71	¢82 722,27	2
					SUBTOTAL	¢503 490,24	

PERSONAL

No. Personal	DESCRIPCION		RENDIMIENTO	UNIDAD DE RENDIMIENTO	CANTIDAD HORAS	COSTO POR HORA (€)	MONTO (€)	DURACIÓN DE LA ACTIVIDAD (DÍAS NATURALES)
1	Operador de autohormigonera	Autohormigonera	10,00	m/hora	15,300	¢6 200,90	¢94 873,85	2
1	Chofer liviano	Camión 3 ton	10,00	m/hora	15,300	¢5 801,35	¢88 760,69	2
1	Operador de excavadora	Retroexcavadora 420D	10,00	m/hora	7,650	¢7 401,11	¢56 618,52	2
6	Peón		10,00	m/hora	15,300	¢4 214,64	¢386 903,50	2
1	Albañil		10,00	m/hora	15,300	¢5 667,48	¢86 712,43	2
1	Carpintero		10,00	m/hora	15,300	¢5 667,48	¢86 712,43	2
1	Encargado		10,00	m/hora	15,300	¢5 268,29	¢80 604,89	2
1	Chofer tandem	Camión tanque de agua	10,00	m/hora	6,120	¢5 889,74	¢36 045,21	2
						SUBTOTAL	¢917 231,51	
			DURACIÓN FINAL DE LA ACTIVIDAD					2

MATERIAL

DESCRIPCIÓN	UNIDAD O CONSUMO	RENDIMIENTO	UNIDAD DIED RENDIMIENTO	CANTIDAD	PRECIO (€/UNIDAD)	PRECIO TOTAL (€)
Cemento UG	kg	171,99	kg/m	153,00	¢97,28	¢2 559 760,44
Agregado fino	m3	0,23	m3/m	153,00	¢7 846,90	¢270 399,58
Agregado grueso	m3	0,29	m3/m	153,00	¢7 846,90	¢344 144,92
Formaleta	m2	0,29	m2/m	153,00	¢8 100,00	¢355 245,35
Curador de concreto	lts	0,60	lts/m	153,00	¢1 809,00	¢165 476,66
Acero de refuerzo	kg	32,76	kg/m	153,00	¢506,19	¢2 537 151,48
parrilla metálica (fabricada en taller)	kg	46,99	kg/m	153,00	¢1 729,47	¢12 434 005,76
base granular	m3	0,34	m3/m	153,00	¢7 846,90	¢405 794,47
Agua	litros	85,14	litros/m	153,00	¢2,00	¢26 051,33
Derecho a botadero (excavación)	m3	1,11	m3/m	153,00	¢350,00	¢59 172,75
					SUBTOTAL	¢19 157 202,73	

OTROS

DESCRIPCIÓN	UNIDAD O CONSUMO	DISTANCIA	UNIDAD DE DISTANCIA	CANTIDAD (m3)	PRECIO (€/m3-km)	PRECIO TOTAL (€)
Acarreo agregado fino para concreto	m3-km	2,40	km	34,46	¢453,28	¢37 487,68
Acarreo agregado grueso para concreto	m3-km	2,40	km	43,86	¢453,28	¢47 711,60
Acarreo a botadero (excavación)	m3-km	4,00	km	169,57	¢247,04	¢167 064,24
Acarreo base granular	m3-km	2,40	km	51,71	¢453,28	¢56 258,57
					SUBTOTAL	¢308 522,10	

ESTRUCTURA DE COSTOS POR RENGLÓN

	DETALLE	MONTO EN COLONES	PORCENTAJE
MAQUINARIA	COSTO DE POSESIÓN	¢1 315,40	0,75%
	REPUESTOS	¢1 406,92	0,80%
	COMBUSTIBLE	¢1 687,75	0,96%
	LUBRICANTES	¢150,96	0,09%
	LLANTAS	¢189,82	0,11%
MANO DE OBRA		¢5 551,40	3,73%
MATERIALES		¢125 210,48	71,35%
IMPREVISTOS		¢5 460,51	3,11%
UTILIDAD		¢15 952,76	9,09%
ADMINISTRACIÓN		¢17 554,33	10,00%
PRECIO UNITARIO AJUSTADO		¢175 480,32	100,00%

SUBTOTAL (€)	¢20 886 446,50
SUBTOTAL PRECIO UNITARIO (€)	¢136 512,72
IMPREVISTOS (€)	¢5 460,51
ADMINISTRACION (€)	¢17 554,33
UTILIDAD (€)	¢15 952,76
PRECIO UNITARIO (colones)	¢175 480,32
TIPO CAMBIO DEL DÓLAR	584,96
PRECIO UNITARIO (dólares)	$299,99

Figura 30. Estructura de precio unitario para ítem 2006, tomada de oferta de contratista.

Del cálculo anterior, se conoce que el contratista ofertó un valor de 46.99 kilogramos de acero por metro lineal. Durante el proyecto en ejecución, el proceso de planificación aeroportuaria emitió una aclaración con respecto a la parrilla requerida, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0493-2021, aportando un detalle de la sección típica de parrilla requerida y un cálculo de su costo, como se muestra a continuación.

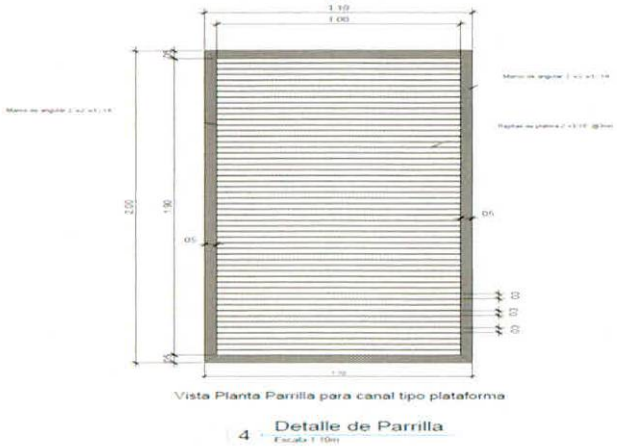


Figura 31. Detalle de taller para parrilla metálica requerida.

CUADRO 1. CUADRO DE ESTIMACIÓN DE COSTOS DE PARRILLA POR METRO LINEAL PARA CANALES DE CABECERA 04 Y CANAL DE PLATAFORMA.

CORROBORACIÓN DE COSTO DE PARRILLA QUEPOS	
Distancia de parrilla total	253
ANGULARES 50X50X3,2MMX6METROS	
Angulares longitudinales	
Cantidad de metros de angular	506
Cantidad de angulares de 6m	85
Costo de angular mercado	₡19 180,78

CORROBORACIÓN DE COSTO DE PARRILLA QUEPOS		
Costo por angulares	₡1 630 366,30	
Angulares transversarles		
Longitud de angular transversal	1	m
Cantidad de angulares transv. Por parrilla	2	c/u
Cantidad de parrillas	127	c/u
Cantidad de metros de angular transv. Totales	254	
Cantidad de angulares de 6m	43	
Costo de angular mercado	₡19 180,78	
Costo por angulares	₡824 773,54	
Costo total por angulares long. Y transv.	₡2 455 139,84	
% descuento por economia de escala	5,00%	
PRECIO CON DESCUENTO	₡2 332 382,85	
PLATINA 51X4.8MMX2METROS		
Separación de platinas	0,03	m
Cantidad de platinas por metro	34	
Largo de platina diseño	1	m
Cantidad de metros de platina requeridos	8602	m
Cantidad de platinas de 6m	1434	
Costo de platina	₡10 230,73	
Costo total por platinas	₡14 670 866,82	
% descuento por economia de escala	10,00%	
PRECIO CON DESCUENTO	₡13 203 780,14	
COSTO TOTAL POR HIERRO NEGRO	₡15 536 162,99	
ESTIMACIÓN DE COSTO TOTAL DEL ITEM		

CORROBORACIÓN DE COSTO DE PARRILLA QUEPOS		
Metal	₡15 536 162,99	
Porcentaje de mano de obra + soldadura	40%	
Costo por mano de obra	₡6 214 465,19	
Acabado		
MINIO		
Rendimiento de minio o anticorrosivo , CORROSTOP DTM de sur o similar , ver ficha técnica al anexo.	53,00	m2/galon
Rendimiento de minio o anticorrosivo , CORROSTOP DTM de sur o similar	0,02	galones/m2
Estimación de area a pintar		
Area de angular a pintar	0,6000000	m2
Cantidad de angulares totales	128,00	
Area total de angulares a pintar	76,80	m2
Area de platina a pintar	0,3000000	m2
Cantidad de platinas totales	1434,00	
Area total de platinas a pintar	430,20	m2
Area total de acero a pintar	507,00	m2
Cantidad de galones requeridos de minio	10,00	c/u
Costo de galón de minio	₡18 000,00	
Costo total por minio	₡180 000,00	
Pintura amarilla		
Rendimiento de pintura amarilla. Se asume un rendimiento menor, por ser acabado final y retoques etc.	40,00	m2/galon

CORROBORACIÓN DE COSTO DE PARRILLA QUEPOS		
Rendimiento de pintura amarilla. Se asume un rendimiento menor, por ser acabado final y retoques etc.	0,03	galones/m2
Estimación de area a pintar		
Area de angular a pintar	0,6000000	m2
Cantidad de angulares totales	128,00	
Area total de angulares a pintar	76,80	m2
Area de platina a pintar	0,3000000	m2
Cantidad de platinas totales	1434,00	
Area total de platinas a pintar	430,20	m2
Area total de acero a pintar	507,00	m2
Cantidad de galones requeridos de minio	13,00	c/u
Costo de galón de minio	₡18 000,00	
Costo total por minio	₡234 000,00	
COSTO TOTAL POR MINIO Y PINTURA	₡414 000,00	
Costo de mano de obra de pintura		
Se estima en un 50% del costo del material dicha mano de obra	₡207 000,00	
Transporte	₡300 000,00	
RESUMEN DE COSTO DIRECTO REVISADO POR ADMINISTRACION		
ANGULARES	₡2 332 382,85	
PLATINAS	₡13 203 780,14	
MANO DE OBRA + SOLDADURA	₡6 214 465,19	

CORROBORACIÓN DE COSTO DE PARRILLA QUEPOS		
ACABADO (PINTURA + MINIO)	₡414 000,00	
MANO DE OBRA DE ACABADO	₡207 000,00	
TRANSPORTE	₡300 000,00	
Total	₡22 671 628,18	
Costo directo	₡22 050 628,18	
Estructura de costos homologa a la del contratista.		
Imprevistos	₡705 087,64	3,11%
Utilidad	₡2 060 851,00	9,09%
Administración	₡2 267 162,82	10,00%
COSTO TOTAL	₡27 083 729,64	
Costo por metro de parrilla en costo directo	₡87 156,63	
Costo por metro de parrilla en costo total	₡107 050,31	

Como ampliamente se indicó y demostró en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0493-2021 citado, no existe sobre costo en la parrilla que afecte el equilibrio económico del contratista.

- **6. INTERESES POR MORA.**

El contratista, en el oficio número GRL-466-2022 citado, expone como punto 6, lo siguiente:

> *"Durante el período en que las obras se mantuvieron en ejecución, se hicieron cuatro estimaciones por avance mensual de las obras, habiéndose realizado y presentado oportunamente para cada una de ellas la facturación correspondiente, sin embargo, en todos y cada uno de los casos, desde el Avance de obra N°1 hasta el Avance de obra N°4, se registraron atrasos en el pago por parte de la Administración.*
>
> *Al respecto se hace necesario recurrir a los términos establecidos en el contrato en lo que a forma de pago corresponde, estableciéndose textualmente lo siguiente.*
>
> *VII. FORMA DE PAGO.*
>
> *Los pagos se realizarán con fondos de EL CETAC. EL CONTRATITSTA deberá cumplir con los requerimientos establecidos en el punto 13 de la Tercera Parte denominada "Condiciones Generales para la oferta" del cartel de licitación.*
>
> *Los pagos se realizarán conforme al avance de obra mensual y cronograma de trabajo por obra concluida previamente presentado por EL CONTRATISTA, con fondos del Consejo Técnico de Aviación Civil, previa presentación de la factura timbrada a nombre del Consejo Técnico de Aviación Civil, el respectivo avance de obra y cronograma de seguimiento actualizado respecto al cronograma general entregado en forma impresa y digital, en caso de no ajustarse al cronograma general, debe presentar las medidas correctivas para la actualización correspondiente. Debe contar con el recibido conforme de la administración del contrato, según con lo indicado en el punto 20 de la Primera Parte denominada.*
>
> *"REQUISITOS TECNICOS DE PAGO DE AVANCE DE OBRA COFORME DE CONFORME DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA".*
>
> *Los documentos los presentará la Unidad de Infraestructura en el Proceso de Contabilidad para la transferencia electrónica en 30 días naturales.*
> *El resaltado en negrita no corresponde al texto original del contrato.*
>
> *En consideración de lo establecido contractualmente, se presenta una condición de atraso en los pagos de la totalidad de las facturas correspondientes a los avances de obra mensuales indicadas de conformidad con el detalle que se muestra en el Cuadro N°11 a continuación:*

Cuadro N°11. Resumen facturación y pago.

Estimación	Fecha de emisión	Fecha de vencimiento	Fecha de pago	Días de mora
Avance de obra N°1	16/6/21	16/7/21	12/11/21	119
Avance de obra N°2	19/7/21	18/8/21	12/11/21	86
Avance de obra N°3	30/8/21	29/9/21	18/11/21	50
Avance de obra N°4	27/9/21	27/10/21	18/11/21	22

A efectos de determinar el monto correspondiente a intereses por mora se ha utilizado el sitio del Sistema de Gestión en Línea del Poder Judicial que proporciona una herramienta sencilla, de uso general, legal y común para situaciones semejantes y que puede verse y utilizarse en la dirección:

https://pienlinea.poder-iudicial.go.cr/GestionEnLinea/inicio/servicios/calculointeres

Esta herramienta constituye un elemento oficial de cálculo, que usa como base la Tasa Básica Pasiva (TBP) establecida por el Banco Central de Costa Rica y su metodología es a partir de un cálculo diario en forma totalmente congruente con la TBP y cubriendo la totalidad del período que se establezca para cada cálculo.

A partir de la información que de dicho sitio se obtiene, se ha generado el siguiente resultado de intereses por mora:

Cuadro N°12. Resumen del cálculo de intereses por mora.

Avance de obra	Monto (₡)
Avance de obra N°1	₡934,978.64
Avance de obra N°2	₡4,965,138.97
Avance de obra N°3	₡697,528.74
Avance de obra N°4	₡742,379.17
Total	₡7,340,025.52

- **Posición de la Administración ante el alegato antes emitido.**

Es importante aclarar que en este ítem se procedió a realizar el análisis basado en la información suministrada por las Unidades de Infraestructura Aeronáutica y Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil.

Es así como, en primer término, tenemos el criterio de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, quienes hacen un recuento de los acontecimientos suscitados en relación con las facturas reclamadas.

- **Estimación número 1 (período del 4 mayo al 31 mayo de 2021)**:

Una vez realizada la estimación de cantidades en el proyecto entre las partes (cierre mensual), la Administración procedió a remitir al contratista de obra, con el Avance de Obra 1, el oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0325-2021** del 31 de mayo de 2021, para iniciar con el proceso de facturación, documentación que fue presentada por primera vez por el ingeniero Sergio Alvarado Sánchez, el día 16 de junio de 2021, fue recibida satisfactoriamente el 18 junio de 2021, debido a que debió subsanar: Tabla de estimación de cantidades firmada por las partes, Programa de trabajo actualizado, Informe de autocontrol de calidad, Informe de la Ingeniería del Proyecto del contratista, Original y copia de la factura comercial número 00100001010000003854, por un monto ¢96.992.242,75 (noventa y seis millones novecientos noventa y dos mil doscientos cuarenta y dos colones con 75/100), certificado de la CCSS al día, certificado de Fodesaf al día, pólizas de seguro al día.

Fue enviada para pago a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, el día 23 de junio de 2021, mediante el oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0340-2021**.
Nota: La estimación de cantidades fue firmada por el contratista el 1 junio del 2021 (Tabla de Cantidades).

- **Estimación número 2 (período del 1° junio al 30 de junio de 2021):**

Una vez realizada la estimación de cantidades en el proyecto entre las partes (cierre mensual), la Administración procedió a remitir el oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0379-2021** del 2 de julio de 2021, al contratista de obra con el avance de obra 2, para iniciar con el proceso de facturación, documentación que fue presentada por primera vez, por el ingeniero Sergio Alvarado Sánchez, el 19 de julio de 2021, documentación que fue rechazada debido a los subsanes técnicos que fueron solicitados por la Administración, mediante la solicitud de correo electrónico de los días 19 de julio y 5 agosto de 2021 (donde estaba pendiente la presentación de los resultados de compactación del material granular (canales) y de la mezcla asfáltica en caliente de la pista de aterrizaje, caracterización del material de base granular cabecera 04 y la pista de aterrizaje. Además, que estaba pendiente de la presentación de la póliza de riesgo de trabajo vigente, póliza de responsabilidad civil de construcción vigente, y entre otros documentos que fueron subsanados por el contratista de obra.

Con base en las modificaciones realizadas por la contratista, la estimación fue aceptada satisfactoriamente por la Administración el 6 de agosto de 2021, la cual fue enviada para pago a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, el 9 de agosto de 2021, mediante el oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0434-2021**.

Nota: La estimación de cantidades fue firmada por el contratista el 7 julio de 2021 (Tabla de Cantidades).

- **Estimación número 3 (período del 1° al 31 julio de 2021):**

Una vez realizada la estimación de cantidades en el proyecto entre las partes (cierre mensual), la Administración procedió a remitir oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0481-2021** del 9 de agosto de 2021, con el avance de obra 3, para iniciar con el proceso de facturación, documentación que fue presentada por primera vez, por el Ingeniero Sergio Alvarado Sánchez, el 1° de septiembre de 2021,documentación que fue rechazada debido a los subsanes técnicos que fueron solicitados, mediante la solicitud de correo electrónico de los días 2 de septiembre y 23 septiembre de 2021 (resultados de compresión de tubo de concreto con refuerzo y resultados de Concrepal a 28 días de la tubería colocada en el proyecto, no se constató el análisis de núcleos de la mezcla

asfáltica en caliente colocada en la zona de estacionamiento de aeronaves colocada entre los días del 31 de julio al 1° agosto de 2021, ausencia de muestreo de agregados base granular y material de préstamo, chequeos de compactación de la zona de estacionamiento de aeronaves con base al préstamo colocado, no se presentó un muestreo de del material de préstamo colocado en las franjas de seguridad, no se visualizó el informe de labores que respalde las actividades ejecutadas por el contratista y finalmente la póliza de responsabilidad civil suministrada no corresponde a la referencia del proyecto entre otros documentos que fueron subsanados por el contratista de obra.

Con base en las modificaciones realizadas por la contratista, la estimación fue aceptada satisfactoriamente el día 23 septiembre de 2021, la cual fue enviada para pago a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, el 4 de octubre de 2021, mediante el oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0535-2021**.

La estimación sustenta las actividades de ejecución realizada por la Constructora Meco sociedad anónima, durante el período del 1/7/2021 al 31/7/2021, donde se realizó la colocación de la carpeta asfáltica de la zona de estacionamiento de aeronaves, entre el período del 31 julio al 1° de agosto de 2021, la carpeta asfáltica de la zona de estacionamiento de aeronaves fue perfilada por la empresa constructora en atención a la solicitud realizada, con base los oficios números **DGAC-DA-IA-OF-0368-2021, DGAC-DA-IA-OF-0381-2021, DGAC-DA-IA-OF-0390-2022**, suscritos por la Administración; por lo tanto, en la estimación 2 del mes de junio de 2021, no se procedió a realizar el pago del paquete de la estructura de pavimento de la zona de estacionamiento de aeronaves, debido a las inconsistencias encontradas por la Administración y el Consorcio MSD Consultores y Constructores sociedad anónima, Fonvar sociedad anónima, LGC Ingeniería de Pavimentos sociedad anónima, encargado de realizar la Inspección y Verificación de calidad del proyecto; por lo tanto, el contratista procedió a realizar nuevamente el proceso de colocación de la carpeta asfáltica.

Nota: La estimación de cantidades fue firmada por el contratista el 1 de septiembre del 2021(Tabla de Cantidades).

- **Estimación número 4 (período del 1° al 31 agosto de 2021):**

Una vez realizada la estimación de cantidades en el proyecto entre las partes (cierre mensual), la Administración procedió a remitir oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0542-202** del 15 de septiembre de 2021, con el avance de Obra 4, para iniciar con el proceso de facturación, documentación que fue presentada por primera vez por el Ingeniero Sergio Alvarado Sánchez, el día 27 de septiembre de 2021, documentación que rechazada debido a los subsanes técnicos que fueron solicitados, mediante la solicitud de correo electrónico del 5 octubre del 2021, donde el contratista no presentó las fallas a compresión del concreto hidráulico colocado el 27 de agosto de 2021 (paños de escalonamientos) y del 10 septiembre de 2021, del canal oeste (reconstrucción de fondo de canal), no presentó los resultados de la extracción de núcleos con base a los procedimientos realizados para la intervención de las grietas de los canales este y oeste (inyección y por gravedad), además que se debían realizar modificaciones en el Informe de avance de soporte de la factura #4_V02, entre otros documentos que fueron subsanados por el contratista de obra.

Con base en las modificaciones realizadas por la contratista, la estimación fue aceptada satisfactoriamente el día 6 octubre, la cual, fue enviada para pago a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, por esta ingeniería de Proyecto, el 10 de octubre de 2021, mediante el oficio número **DGAC-DA-IA-OF-0576-2021**.

Ahora bien, mediante correo electrónico del 31 de marzo 2023, la Unidad de Recursos Financieros realizó un estudio y análisis de los reclamos que, por concepto de intereses moratorios, realizó el contratista, siendo que, según los cuadros identificados como número 11 y 12, se señalan los supuestos días de atraso y los aparentes intereses en mora que le adeuda la Administración.

En ese sentido, es menester indicar que existe discrepancia por parte de la Administración en los períodos utilizados por el reclamante para realizar el cálculo mencionado, lo cual, se refleja en el monto calculado. Debemos aclarar que, de conformidad con el cartel de adjudicación en su tercera parte, condiciones generales para la oferta, punto número 13. Modalidades de pago, el plazo con el que cuenta la Administración para realizar el pago es de 30 a 45 días naturales, posterior a contar con el recibido conforme de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

A saber, el cartel señala lo siguiente:

> *"13.6 El presente proyecto contempla su ejecución en el año 2021 a la espera de la obtención del contenido presupuestario De conformidad con lo indicado en el punto 20 de la Primera Parte denominada "REQUISITOS TECNICOS DE PAGO-RECIBO CONFORME DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA", los pagos se realizarán conforme al avance de obra mensual y cronograma de trabajo por obra concluida, previamente presentado por el Contratista, con fondos del Consejo Técnico de Aviación Civil, previa presentación de la factura timbrada, a nombre del Consejo Técnico de Aviación Civil, el respectivo avance de obra y cronograma de seguimiento actualizado respecto al Cronograma general entregado en forma impresa y digital, en caso de no ajustarse al cronograma general, debe presentar las medidas correctivas para la actualización correspondiente. Debe contar con el recibido conforme del Unidad de Infraestructura Aeronáutica. Los documentos, los presentará dicha Unidad en el Proceso de Contabilidad para el pago mediante trasferencia en aproximadamente de 30 a 45 días naturales. Con el fin de dar cumplimiento a la cláusula tercera de la Directriz número 34 del Poder Ejecutivo publicada en el Diario Oficial La Gaceta Número 39 del 25 de febrero del 2002, debe presentar una copia certificada de la planilla cancelada de sus empleados, la cual debe corresponder personal designado al proyecto y la lista de personal entregada. Además, debe presentar certificaciones de calidad según corresponda, certificaciones de la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), póliza del Instituto Nacional de Seguros (INS) del proyecto y debidamente aprobado por la inspección. No se harán adelantos.*
>
> *(...)*

Proveedor Constructora Meco S.A

Número de Factura	Monto de la factura	Fecha de emisión de la factura	Fecha Recibido conforme	Fecha remisión Recursos Financieros	Fecha recibido Contabilidad	Fecha remisión a Tesorería	Fecha remisión a la Dirección	Fecha de pago de Recursos Financieros	Días entre recibo conforme y el pago	Días que corresponde intereses	Fecha desde	Fecha hasta	Días completos de pago según pj	total de intereses por pagar
00100001010000003854	96 992 242,75	16/6/2021	16/6/2021	23/6/2021	5/8/2021	6/8/2021	6/8/2023	9/9/2021	85	40	31/7/2021	9/9/2021	41	332 871,99
00100001010000003947	728 406 642,87	19/7/2021	9/8/2021	9/8/2021	9/8/2021	6/9/2021	7/9/2023	24/9/2021	46	1	23/9/2021	24/9/2021	2	115 331,05
00100001010000004146	177 358 404,51	30/8/2021	1/10/2021	4/10/2021	4/10/2021	11/10/2021	11/10/2021	18/11/2021	48	3	15/11/2021	18/11/2021	4	55 957,16
00100001010000004212	420 758 378,57	27/9/2021	6/10/2021	8/10/2021	12/10/2021	14/10/2021	14/10/2021 22/11/2021	18/11/2021	43	-2				

Total de intereses 504 120,20

Conforme el cuadro anterior, en el cual, la Unidad de Recursos Financieros hace una verificación de las fechas, según los documentos que en esa oficina constan, así como, la revisión de las fechas de trámite de cada una de las facturas reclamadas, se remite el cálculo de acuerdo con las condiciones cartelarias, a saber, la factura número 00100001010000003854 por un monto de ₡332.871,99 (trescientos treinta y dos mil ochocientos setenta y un colones con noventa y nueve céntimos), la factura número 00100001010000003947 por la suma de ₡115.331,05 (ciento quince mil trescientos treinta y un colones con cinco céntimos) y la factura número 00100001010000004146 por un monto de ₡55.917,16 (cincuenta y cinco mil novecientos diecisiete colones con dieciséis céntimos), para un total que la Administración considera procedente de pago de **¢504.120,20 (quinientos cuatro mil ciento veinte colones con veinte céntimos)**.

II) Criterio técnico emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

Mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0705-2022 del 23 de diciembre de 2022, los señores Ignacio Acuña Fallas, funcionario del Proceso de Planificación Aeroportuaria, Fabián Brenes Arce, funcionario del Proceso de Desarrollo Aeroportuario, y Daniel Calderon Mata, encargado interino de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, se refirieron al escrito presentado por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, indicando lo siguiente:

> *"**CONCLUSIONES***
>
> *La Administración posteriormente de valorar los alegatos de la empresa, especialmente técnicos, considera que los argumentos y teorías expuestas en los oficios ITP-GTC-048-2020, GRL-466-2022, poseen datos de entrada capturados fiel y correctamente en campo, con una exploración de sitio, sin embargo, carecen de objetividad, convicción y muchas veces son contradictorias entre sí, como a continuación se resume para cada apartado en cuestión:*
>
> ***CANALES:***
>
> *1. Se asegura en el documento GRL-466-2022 que las fluctuaciones del nivel freático en los piezómetros son a causa de las mareas de la costa, cuando no necesariamente es así, como lo expone los autores citados en el apartado FLUCTUACIONES DEL NIVEL FREÁTICO.*
>
> *2. Los estudios de suelos realizados en el área de los canales, indican que el material es SM, no plástico, sin embargo, en el documento GRL-466-2022 se asegura que se comportan como materiales CH, plásticos. El comportamiento de un material está estrictamente asociado a su composición y naturaleza. De manera que clasificarlo de una manera y asegurar que se comporta como un material de otra naturaleza, podría tratarse de un juicio de valor, y se aleja de un análisis científico.*
>
> *3. Los materiales no plásticos, poseen propiedades mecánicas que los diferencian con respecto a los materiales de alta plasticidad. La plasticidad es una propiedad exclusiva de los suelos finos (arcillas y limos), siendo producto de las relaciones electroquímicas que se establecen entre las superficies de los elementos que forman el agregado que compone el suelo (partículas elementales de limo o arcilla).*

Los suelos granulares, formados exclusivamente por elementos de granulometría gruesa (arena, gravilla, grava o cantos) no presentan plasticidad. El límite plástico (wP) corresponde al umbral de humedad de un suelo por encima del cual el material muestra una deformación de tipo plástica en relación a las tensiones aplicadas, cuanto mayor sea el rango de humedad entre los diferentes límites de plasticidad, mayor cantidad de agua podrá asumir un suelo sin variar su estado de consistencia, entendiéndose por este comportamiento el concepto cualitativo de «plasticidad»; la diferencia entre el valor de humedad correspondiente al límite líquido y al límite plástico se define como «índice de plasticidad» (Ip), siendo pues «más plástico» pues un suelo cuanto mayor sea este índice.

4. La técnica de reparación fue ajena a los resultados de los estudios realizados, puesto que ya la reparación de los canales estaba realizada para el momento en el que se redactó la mayoría de los reportes e informes.

5. Como se pudo constatar, una vez el canal adquirió resistencia de diseño, fue capaz de soportar el escenario de cargas tanto estáticas como dinámicas al no presentar los deterioros que si presentó durante su construcción como lo son escalonamientos y fisuras sistemáticas.

6. El Contratista debió emprender las medidas, acciones y técnicas adecuadas, de manera amplia y eficaz; ya que durante el avance de la construcción de cada paño, se evidencio que el contratista iba dejando expuesto a la intemperie los bordes de los canales(paredes) y tampoco procedió a ejecutar con la colocación y conformación del material en las franjas de Seguridad, el desarrollo de estas actividades deberieron estar finiquitadas previo a la construcción de estas estructuras(canales), siendo este factor un posible agravante de ingreso y concentración del agua en las estructuras que permitió una saturación del material granular colocado en las áreas de contacto de la sección hidráulica, ya que como se puede observar en el programa de trabajo aprobado y autorizado por la Administración mediante oficio ***DGAC-DA-IA-OF0343-2021*** *estas actividades debieron haber concluido en el mes de mayo.*

7. Además, se evidenció que existía la carencia de controles o mecanismos constructivos que no permitieran el ingreso del agua en las zonas ya preparadas, utilizando en algunos casos cemento para estabilizar el fondo del canal o mecanismos manuales para secar las superficies que fueron afectadas por las condiciones climáticas.

PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES:

1. Se asegura que el material de suelo de la subrasante, la composición de la estructura del pavimento y la falta de Subdrenajes ocasionó los problemas de servicio del acabado final de la carpeta asfáltica, como acumulación de agua por falta de capacidad de escurrimiento del agua llovida. Sin embargo, la nueva carpeta asfáltica colocada por el contratista presentaba condiciones idóneas para el escurrimiento del agua y por ende no se presentó acumulación de agua y cuenta con un comportamiento estructural adecuado del paquete de estructural de pavimento, dado a se realizó la construcción de mayor cantidad de préstamo o pedraplén hasta lograr la estabilización del suelo altamente deformable previo a la construcción de las capas superiores.

2. En el informe ITP-GTC-048-2020, se menciona que la plataforma con el pasar de los meses iba a presentar deformaciones y afectaciones estructurales. Como se muestra en el informe de inspección realizada al proyecto los días martes 13 y miércoles 14 de diciembre del año 2022, la carpeta se encuentra en la misma condición que fue entregada por el contratista hace más de un año atrás, ya habiendo experimentado 2 épocas lluviosas y un verano. Por lo tanto, queda en evidencia la invalidez de las teorías a futuro, del comportamiento de la estructura de pavimento colocada sobre el suelo del sitio, expuestas en el documento ITP-GTC-048-2020, donde se indicó que el asentamiento acumulado para dicha fecha sería con la condición de cargas permanentes y llegará a alcanzar entre 14,39cm y 29,35cm en el caso de considerar solo la carga del relleno existente y podrá llegar a subir hasta 53,18cm si se incrementan las cargas hasta 3 ton/m2.

3. No se requirió la construcción de obras hidráulicas adicionales de columnas drenantes, inyección de desplazamiento expuestas en el documento ITP-GTC-048-2020, dado a que el diseño hidráulico suministrado por la Administración atendió los requerimientos requeridos para realizar la evacuación pluvial de la plataforma de estacionamiento de aeronaves".

III) Fondo del asunto

El presente asunto versa sobre el reclamo administrativo presentado por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, quien señala que la Administración faltó a los principios constitucionales de intangibilidad patrimonial y equilibrio económico y financiero del contrato administrativo, amparado en el principio de la contratación privada.

Concretamente, su reclamo se centra en los siguientes cuatro aspectos, enumerados del 3 al 6, a saber:

3. Reclamo por decisión unilateral de la Administración e instrucción al contratista para el retiro de la carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves.

4. Reclamos por costos por problemas no previstos por la Administración en el diseño de los canales revestidos del sistema de manejo de aguas superficiales.

5. Reclamos por costos derivados de cambios en la obra ordenados por la Administración y que no fueron compensados al contratista.

6. Intereses por mora.

Ahora bien, tal y como se indicó en las conclusiones, que los argumentos y teorías expuestas en los oficios números ITP-GTC-048-2020 y GRL-466-2022 citados, poseen datos de entrada capturados fiel y correctamente en campo, con una exploración de sitio; sin embargo, carecen de objetividad, convicción y, muchas veces, son contradictorias entre sí, por lo cual, la Administración rechaza los alegatos esbozados en el reclamo administrativo.

Es importante señalar que, se puede definir el reclamo administrativo como aquella gestión de un justiciable ante la Administración Pública, con el objeto, generalmente, de que se le reconozca un derecho subjetivo o un

interés legítimo, se le preste un servicio o se le atribuya alguna responsabilidad a esta última, frente al reclamante.

Doctrinariamente, sobre este aspecto del reclamo administrativo, se ha indicado:

> *"Por otro lado, la reclamación administrativa para el autor Diez "es un pedido que se hace a la autoridad administrativa para que haga uso de revocar o modificar los actos de la Administración" ... "se puede impugnar TANTO ACTOS COMO HECHOS U OMISIONES ADMINISTRATIVAS, en defensa de derechos subjetivos e intereses legítimos".*
>
> *La diferencia esencial entre reclamación y recurso administrativo según lo expresado es que los recursos strictu sensu impugnan únicamente actos administrativos, mientras que las reclamaciones administrativas pueden ser más amplia extendiéndose a simples hechos u omisiones".* (JIMÉNEZ ANTILLÓN Marcela. Derechos, Impuestos y otras Cargas en una Póliza de Importación: sus reclamos y Recursos en vía Administrativa. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. 1993. Pp. 90. 91.)

En este sentido, la Procuraduría General de la República ha indicado:

> *"Como es bien sabido, el justiciable entra en relaciones con la Administración Pública a causa de una serie de hechos que le pueden afectar sus derechos subjetivos o sus intereses legítimos. En efecto, la relación Administración Pública-justiciable no tiene una sola vertiente, sino varias. Al respecto, FAJARDO SALAS nos recuerda que el administrado se encuentra con el Estado en alguna de las siguientes posiciones: "i) En situación de obligado a acatar los mandatos del Estado. Como súbdito, dicho administrado, no tiene más alternativa que someterse –so pena de ser sometido por la fuerza, si desobedece- (status subjetionis); ii) En situación de libertad, ya que una parte de su actividad no ha resultado afectada por el Estado (lo que, a su vez, constituye una limitación a la acción estatal), que se denomina 'status libertatis'; iii) En situaciones positivas de dirigir pretensiones al Estado, exigiendo que le sean satisfechas, cuando ello fuere procedente (status positivus civitatis); y iv) El status en que se encuentra el administrado, que tiene la aptitud para desempeñar cargos públicos y para realizar otros actos de carácter público (status activae civitatis).*
>
> *Como bien lo apunta el Prof. Entrena Cuesta, dicha clasificación se debe Jellineck y a la cual Santi Romano, agregó una quinta categoría de status en la que se podía encontrar el administrado dentro del Estado, a la cual denominó 'derechos públicos patrimoniales' y que Silvio Lesiona prefirió utilizar la expresión de 'Derecho Público Subjetivo de Libertad', dentro de los que se incluyó un grupo de derechos excluidos de la clasificación de Jellinek, considerando como tales, aquellos que 'surgen en una relación jurídico-pública sobre una cosa o respecto de una persona a favor del Estado o de los particulares". (Véase a FAJARDO SALAS, Gonzalo. "El Estado de Derecho y la Ley General de la Administración Pública". En Revista de Colegio de Abogados, Seminario Internacional de Derecho Administrativo, San José- Costa Rica, 1981, páginas 500 y 501).*

Ahora bien, hasta que la Sala Constitucional declaró inconstitucional el agotamiento obligatorio de la vía administrativa, mediante voto n° 15946-2006, el reclamo administrativo previo, como bien lo apuntaba la doctrina, era una conditio sine qua non para poder demandar al Estado en sede judicial. Hoy en día esto no es necesario toda vez que el agotar la vía administrativa es una facultad, una opción, que tiene el justiciable: Si él quiere la agota, si él quiere no la agota, salvo en materia de contratación administrativa y municipal (artículo 31 del Código Procesal Contencioso-Administrativo) donde sí es obligatorio el agotamiento".
(C-188-2009 del 3 de julio de 2009)

En el caso que nos ocupa, según lo detallado en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0705-2022 del 23 de diciembre de 2022, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica rechazó los argumentos emitidos por el reclamante, siendo que cada una de las discrepancias discutidas fueron debidamente analizadas y objetadas, con lo cual, queda en evidencia que no lleva razón el alegante sobre los argumentos emitidos.

Cabe señalar, en cuanto al análisis técnico del reclamo presentado que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0705-2022 del 23 de diciembre de 2022, concluyó lo siguiente:

*"**CONCLUSIONES***

La Administración posteriormente de valorar los alegatos de la empresa, especialmente técnicos, considera que los argumentos y teorías expuestas en los oficios ITP-GTC-048-2020, GRL-466-2022, poseen datos de entrada capturados fiel y correctamente en campo, con una exploración de sitio, sin embargo, carecen de objetividad, convicción y muchas veces son contradictorias entre sí, como a continuación se resume para cada apartado en cuestión:

CANALES:

1. Se asegura en el documento GRL-466-2022 que las fluctuaciones del nivel freático en los piezómetros son a causa de las mareas de la costa, cuando no necesariamente es así, como lo expone los autores citados en el apartado FLUCTUACIONES DEL NIVEL FREÁTICO.

2. Los estudios de suelos realizados en el área de los canales, indican que el material es SM, no plástico, sin embargo, en el documento GRL-466-2022 se asegura que se comportan como materiales CH, plásticos. El comportamiento de un material está estrictamente asociado a su composición y naturaleza. De manera que clasificarlo de una manera y asegurar que se comporta como un material de otra naturaleza, podría tratarse de un juicio de valor, y se aleja de un análisis científico.

3. Los materiales no plásticos, poseen propiedades mecánicas que los diferencian con respecto a los materiales de alta plasticidad. La plasticidad es una propiedad exclusiva de los suelos finos (arcillas y limos), siendo producto de las relaciones electroquímicas que se establecen entre las superficies de los elementos que forman el agregado que compone el suelo (partículas elementales de limo o arcilla).
Los suelos granulares, formados exclusivamente por elementos de granulometría gruesa (arena, gravilla, grava o cantos) no presentan plasticidad. El límite plástico (wP) corresponde

al umbral de humedad de un suelo por encima del cual el material muestra una deformación de tipo plástica en relación a las tensiones aplicadas, cuanto mayor sea el rango de humedad entre los diferentes límites de plasticidad, mayor cantidad de agua podrá asumir un suelo sin variar su estado de consistencia, entendiéndose por este comportamiento el concepto cualitativo de «plasticidad»; la diferencia entre el valor de humedad correspondiente al límite líquido y al límite plástico se define como «índice de plasticidad» (Ip), siendo pues «más plástico» pues un suelo cuanto mayor sea este índice.

4. La técnica de reparación fue ajena a los resultados de los estudios realizados, puesto que ya la reparación de los canales estaba realizada para el momento en el que se redactó la mayoría de los reportes e informes.

5. Como se pudo constatar, una vez el canal adquirió resistencia de diseño, fue capaz de soportar el escenario de cargas tanto estáticas como dinámicas al no presentar los deterioros que si presentó durante su construcción como lo son escalonamientos y fisuras sistemáticas.

6. El Contratista debió emprender las medidas, acciones y técnicas adecuadas, de manera amplia y eficaz; ya que durante el avance de la construcción de cada paño, se evidencio que el contratista iba dejando expuesto a la intemperie los bordes de los canales(paredes) y tampoco procedió a ejecutar con la colocación y conformación del material en las franjas de Seguridad, el desarrollo de estas actividades debieron estar finiquitadas previo a la construcción de estas estructuras(canales), siendo este factor un posible agravante de ingreso y concentración del agua en las estructuras que permitió una saturación del material granular colocado en las áreas de contacto de la sección hidráulica, ya que como se puede observar en el programa de trabajo aprobado y autorizado por la Administración mediante oficio ***DGAC-DA-IA-OF0343-2021*** *estas actividades debieron haber concluido en el mes de mayo.*

7. Además, se evidenció que existía la carencia de controles o mecanismos constructivos que no permitieran el ingreso del agua en las zonas ya preparadas, utilizando en algunos casos cemento para estabilizar el fondo del canal o mecanismos manuales para secar las superficies que fueron afectadas por las condiciones climáticas.

PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES:

1. Se asegura que el material de suelo de la subrasante, la composición de la estructura del pavimento y la falta de Subdrenajes ocasionó los problemas de servicio del acabado final de la carpeta asfáltica, como acumulación de agua por falta de capacidad de escurrimiento del agua llovida. Sin embargo, la nueva carpeta asfáltica colocada por el contratista presentaba condiciones idóneas para el escurrimiento del agua y por ende no se presentó acumulación de agua y cuenta con un comportamiento estructural adecuado del paquete de estructural de pavimento, dado a se realizó la construcción de mayor cantidad de préstamo o pedraplén hasta lograr la estabilización del suelo altamente deformable previo a la construcción de las capas superiores.

2. En el informe ITP-GTC-048-2020, se menciona que la plataforma con el pasar de los meses iba a presentar deformaciones y afectaciones estructurales. Como se muestra en el informe de inspección realizada al proyecto los días martes 13 y miércoles 14 de diciembre del año 2022, la carpeta se encuentra en la misma condición que fue entregada por el contratista hace más de un año atrás, ya habiendo experimentado 2 épocas lluviosas y un verano. Por lo tanto, queda en evidencia la invalidez de las teorías a futuro, del comportamiento de la estructura de pavimento colocada sobre el suelo del sitio, expuestas en el documento ITP-GTC-048-2020, donde se indicó que el asentamiento acumulado para dicha fecha sería con la condición de cargas permanentes y llegará a alcanzar entre 14,39cm y 29,35cm en el caso de considerar solo la carga del relleno existente y podrá llegar a subir hasta 53,18cm si se incrementan las cargas hasta 3 ton/m2.

3. No se requirió la construcción de obras hidráulicas adicionales de columnas drenantes, inyección de desplazamiento expuestas en el documento ITP-GTC-048-2020, dado a que el diseño hidráulico suministrado por la Administración atendió los requerimientos requeridos para realizar la evacuación pluvial de la plataforma de estacionamiento de aeronaves".

En el escrito presentado por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, se argumenta que *"3. Reclamo por decisión unilateral de la Administración e instrucción al contratista para el retiro de la carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves, 4. Reclamos por costos por problemas no previstos por la Administración en el diseño de los canales revestidos del sistema de manejo de aguas superficiales, 5. Reclamos por costos derivados de cambios en la obra ordenados por la Administración y que no fueron compensados al contratista y 6. Intereses por mora*", por lo cual, consideran que se generaron costos adicionales no contemplados y no remunerados.

Sin embargo, es claro que Administración actuó conforme al ordenamiento jurídico al solicitar corrección de defectos, fallas, desperfectos o deterioros y/o vicios que durante las inspecciones lograra determinar en sitio y, especialmente, en la obra contratada.

El contrato es un instrumento con el que cuenta la Administración para el cumplimiento de la función administrativa y asegurar los fines públicos, el cual, le otorga prerrogativas contempladas en la entonces Ley de Contratación Administrativa y su reglamento, entre ellas, existe la posibilidad de solicitar rectificaciones derivadas de las inspecciones que se realicen y que son establecidas como un mecanismo de control y vigilancia del contrato.

Dicho esto, la Administración actuó bajo las reglas que la entonces Ley de Contratación Administrativa y su reglamento que le permitían realizar inspecciones periódicas en la obra contratada, lo cual, le faculta a la Administración a solicitar las enmiendas y correcciones conforme al pliego de condiciones, cuando sean consecuencia del contratista.

Por lo tanto, no lleva razón el reclamante en sus argumentos y alegatos esbozados en el oficio número GRL-466-2022 del 16 de noviembre de 2022, en el cual, presentó escrito con un reclamo administrativo por el contrato relacionado a la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, denominada "*Mejoramiento del Aeródromo de Quepos*", el cual, se registró bajo el número de ventanilla único número 3499-2022 E, lo anterior, por las consideraciones y conclusiones contenidas en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0705-2022

del 23 de diciembre de 2022, emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, lo anterior, en relación con los ítems 3. Reclamo por decisión unilateral de la Administración e instrucción al contratista para el retiro de la carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves, 4. Reclamos por costos por problemas no previstos por la Administración en el diseño de los canales revestidos del sistema de manejo de aguas superficiales y 5. Reclamos por costos derivados de cambios en la obra ordenados por la Administración y que no fueron compensados al contratista.

En cuanto al punto número 6. Intereses por mora, la Administración, tal y como se indicó acápites atrás, se acoge parcialmente el reclamo, únicamente en la suma de ¢504.120,20 (quinientos cuatro mil ciento veinte colones con veinte céntimos).

Por lo tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en los hechos y citas de ley se resuelve:

1) Acoger parcialmente el reclamo administrativo presentado por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-035078, en relación con el proyecto derivado de la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001 denominado *"Mejoramiento del Aeródromo de Quepos"*, lo anterior, conforme lo señalado en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0705-2022 del 23 de diciembre de 2022, emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, únicamente en cuanto al punto 6. Intereses por mora, correspondiente a las facturas número 00100001010000003854 por un monto de ₡332.871,99 (trescientos treinta y dos mil ochocientos setenta y un colones con noventa y nueve céntimos), 00100001010000003947 por la suma de ₡115.331,05 (ciento quince mil trescientos treinta y un colones con cinco céntimos) y 00100001010000004146 por un monto de ₡55.917,16 (cincuenta y cinco mil novecientos diecisiete colones con dieciséis céntimos), para un total de ¢504.120,20 (quinientos cuatro mil ciento veinte colones con veinte céntimos), monto que esta Administración determinó como procedente.

2) Instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que ordene la apertura de una investigación preliminar, pues el atraso en el pago de las facturas números 00100001010000003854, 00100001010000003947 y 00100001010000004146, podría endilgar responsabilidad de orden administrativo para el funcionario o funcionarios involucrados, los cuales, deben ser individualizados ante las posibles responsabilidades de las faltas, así como, determinar la necesidad de revisar las formalidades del procedimiento de pago utilizado en la actualidad.

3) Notifíquese por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, por medio del correo electrónico info@constructorameco.com y/o notificaciones@constructorameco.com, a la Dirección General de Aviación Civil y a la Unidad de Recursos Financieros, para lo de su competencia (investigación y pago ordenados). Comuníquese al Departamento de Aeropuertos y a la Unidad de Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

FALTAN ANEXOS 5 DEBIDO A QUE SON PARTE DE UN ORGANO DIRECTOR

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

ACTA No. 25-2023

Anexo N° 6

No.053-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con trece minutos del veintisiete de abril del dos mil veintitrés.

Se conoce la solicitud del señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-122411, mediante el cual informa al Consejo Técnico de Aviación Civil de la suspensión temporal de las rutas en las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), efectivas a partir 1° al 31 de mayo de 2023.

Resultandos

Primero: Que la compañía United Airlines Inc. cuenta con un certificado de explotación otorgado por Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 47-1990 del 12 de noviembre de 1990, cuya vigencia es igual a la del Convenio Bilateral de Transporte Aéreo suscrito entre los Estados Unidos de América y Costa Rica. En dicho certificado tiene autorizado las siguientes rutas: Houston (IAH) – San José (SJO) y viceversa, Chicago (ORD) – Liberia (LIR) y viceversa; Washington (IAD) – San José (SJO) y viceversa; Chicago (ORD) – San José (SJO) y viceversa; Houston (IAH) – Liberia (LIR) y viceversa; Newark (EWR) – San José (SJO) y viceversa; Newark (EWR) – Liberia (LIR) y viceversa; Denver (DEN) – Liberia (LIR) – Denver (DEN); Denver (DEN) – Liberia (LIR) – Newark (EWR) Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN); Los Ángeles, Estados Unidos (LAX) – Liberia, Costa Rica (LIR) – Los Ángeles, Estados Unidos (LAX); Los Ángeles, Estados Unidos (LAX) – San José, Costa Rica (SJO) – Los Ángeles, Estados Unidos (LAX) y San Francisco, Estados Unidos (SFO) – Liberia, Costa Rica (LIR) – San Francisco, Estados Unidos (SFO).

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0736-2023 E del 13 de marzo del 2023, el señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)-Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)-San José (SJO)-Newark (EWR), Los Ángeles (LAX)-San José(SJO)-Houston (IAH).

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0901-2023-E 21 de marzo de 2023, el señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de las rutas Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX) y Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN); efectivas a partir del 1° al 31 de mayo de 2023. Asimismo, solicitó dejar sin efecto el escrito VU-0736-2023 E del 13 de marzo del 2023 y tomar dicha solicitud como la definitiva.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-120-2023 del 14 de abril de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"1 Conocer y dar por recibida la nota con el consecutivo de Ventanilla Única VU-0901-2023-E, donde la compañía United Airlines Inc. informa sobre las suspensiones temporales de las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN) y Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), del 1 al 31 de mayo del 2023.*

Archivar la nota con el consecutivo de Ventanilla Única VU-0736-2023-E, referente a la suspensión temporal de rutas para la compañía United Airlines Inc., por cuanto la compañía solicitó dejar sin efecto el documento mencionado".

Quinto: Que, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 18 de abril de 2023, se verificó que la compañía United Airlines Inc. cédula de persona jurídica número 3-012-122411, 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 205-2023 del 18 de abril de 2023, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que dicha compañía, se encuentra al día con sus obligaciones.

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 la comunicación del señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc., sobre la suspensión temporal de las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), efectivas a partir 1° al 31 de mayo de 2023.

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, el señor Yuri Herrera Ulate, en su condición antes citada, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, Los Ángeles- Liberia- Los Ángeles (Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), en las fechas citadas.

De manera complementaria, se aplican 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-120-2023 del 14 de abril de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibida la nota con el consecutivo de Ventanilla Única VU-0901-2023-E, donde la compañía United Airlines Inc. informa sobre las suspensiones temporales de las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN) y Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), efectiva a partir del 1 al 31 de mayo de 2023.

En otro orden de ideas, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 18 de abril de 2023, se verificó que la compañía United Airlines Inc. cédula de persona jurídica número 3-012-122411, 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 205-2023 del 18 de abril de 2023, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que dicha compañía, se encuentra al día con sus obligaciones.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0901-2023-E 21 de marzo de 2023, mediante cual, el señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-122411, informó de la suspensión temporal de las rutas: Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)- Los Ángeles (LAX), efectivas a partir 1° al 31 de mayo de 2023.

2) Archivar el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0736-2023-E del 13 de marzo del 2023, donde la compañía United Airlines Inc., sobre la suspensión temporal de las rutas Denver (DEN) – San José (SJO) -Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)– San José (SJO)-Denver (DEN), Los Ángeles (LAX)-San José (SJO)-Newark (EWR), ya que la compañía solicitó dejar sin efecto el documento mencionado.

3) Notifíquese al señor Yuri Herrera Ulate, apoderado generalísimo de la compañía United Airlines Inc., por medio del correo electrónico notificaciones@daremblum.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 7

No.054-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con trece minutos del veintisiete de abril del dos mil veintitrés.

Se conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0787-2023-E del 16 de marzo de 2023, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica- Los Ángeles, Estados Unidos (LAX-SJO-LAX); Los Ángeles, Estados Unidos– Liberia, Costa Rica- Los Ángeles, Estados Unidos (LAX-LIR-LAX); Boston, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica-Boston, Estados Unidos de América (BOS-LIR-BOS), y New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica- New York, Estados Unidos(JFK-SJO-JFK), efectivas del 1° al 5 de mayo de 2023.

Resultandos

Primero: Que la 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, Los Ángeles, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0787-2023-E del 16 de marzo de 2023, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil, sobre la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectivas a partir del 1° al 31 de mayo de 2023, y la ruta New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa (JFK-SJO-JFK), efectiva a partir del 5 al 31 de mayo de 2023.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-103-2023 del 13 de abril de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Conocer y dar por recibido la nota con consecutivo de Ventanilla Única VU-0787-2023-E donde la compañía JetBlue, informa sobre la suspensión temporal entre el **01 al 31 de mayo 2023**, en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y v.v. (LAX-LIR-LAX), Boston, Estados*

*Unidos-Liberia, Costa Rica y v.v, (BOS-LIR-BOS) y entre el **05 al 31 de mayo** 2023 en la ruta de New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa (JFK-SJO-JFK).*

Indicar a la compañía que previo al vencimiento de este plazo solicitado, se deberán presentar los itinerarios de operación según las directrices vigentes, especialmente en la ruta LAX-SJO-LAX por cuanto se tiene que esta ruta no estaría operando desde al menos 12 meses contemplando la nueva solicitud".

Cuarto: Que mediante constancia de no saldo número 206-2023 del 18 de abril de 2023, 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.

Quinto: Que en consulta realizada el 18 de abril de 2023, 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).

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 las gestiones de la compañía Jetblue Airways Corporation en las que informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en las rutas: Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectivas a partir del 1° al 31 de mayo de 2023, y la ruta New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa (JFK-SJO-JFK), efectiva a partir del 5 al 31 de mayo de 2023. La compañía manifiesta que la suspensión de dichas rutas obedece a motivos comerciales.

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 señorita Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de las rutas Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectivas a partir del 1° al 31 de mayo de 2023, y la ruta New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa (JFK-SJO-JFK), 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 el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-103-2022 del 13 de abril de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó Conocer y dar por recibido la nota con consecutivo de Ventanilla Única VU-0787-2023-E donde la compañía JetBlue, informa sobre la suspensión temporal entre el 1 al 31 de mayo de 2023, en las rutas Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), y entre el 5 al 31 de mayo de 2023, en la ruta de New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa (JFK-SJO-JFK).

ACTA No. 25-2023

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 206-2023 del 18 de abril de 2023, 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. Asimismo, en consulta realizada el 18 de abril de 2023, se constató que dicha compañía, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única números número 0787-2023-E del 16 de marzo de 2023, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo de sus vuelos regulares, en las rutas:

-Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectivas a partir del 1° al 31 de mayo de 2023

-New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa (JFK-SJO-JFK), efectiva a partir del 5 al 31 de mayo de 2023

2) 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.

3) 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. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil