ACTA No. 50-2023

Acta número cincuenta, correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con cuatro minutos del veintidós de agosto 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: Luis Amador Jiménez, quien preside, William Rodríguez López, Mauricio Campos Carrión, Marcos Castillo Masis y José María Vargas Callejas, directores de este Consejo; así como los señores Fernando Naranjo Elizondo, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la asesoría jurídica de la DGAC y la señorita Sofía Hidalgo Mora, secretaria de actas.

Se justifica la ausencia de la señora Danielle Jenkins Bolaños por motivos laborales.

El señor Luis Amador Jiménez, en su condición de presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, procede a leer el Acuerdo del Poder Ejecutivo N°. 0136-MOPT, notificado el 22 de agosto a la secretaría del CETAC y suscrito por el presidente de la República y el ministro de Obras Públicas y Transportes, en el que acuerdan:

Artículo 1° – Aceptar la solicitud del señor Napoleón Murillo García, cédula de identidad número 1-0406-1348, de sustitución del cargo como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 2 °–Nombrar al señor José Fadrique Rosales Salas, cédula de identidad número 1-1247-0360, mayor, casado, ingeniero aeroespacial, vecino del cantón de Santa Ana, San José, como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil en calidad de ingeniero, según el inciso b) del artículo 5 de la Ley General de Aviación Civil.

Artículo 3° – Rige a partir de la respectiva juramentación en el cargo.

El señor Luis Amador indica que el señor Fadrique Rosales fue notificado en horas de la tarde sobre el acuerdo, por lo tanto, por asuntos ya programados en su agenda no le es posible estar en esta sesión. El señor Rosales se estará incorporando en la sesión del jueves 24 de agosto del 2023.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 50-2023, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 50-2023.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 48-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 15 de agosto del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 48-2023, del 15 de agosto del 2023.

III.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0245-2023, del 16 de agosto del 2023, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros AIDOQ, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con el I trimestre el 2023, junto con análisis del Órgano de Control.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el informe del Área Financiera del Órgano de Control del AIDOQ para el I trimestre del 2023.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio del 17 de agosto del 2023, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros AIDOQ, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con el mejoramiento de la sala de contingencia N°7 del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

El señor Luis Amador indica que es importante que la gerencia del proyecto le presente al Consejo Técnico, de manera mensual, los avances relacionados con esta sala.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Dar por recibido el informe relacionado con el mejoramiento de la sala de contingencia N°7 del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.
- Instruir a la gerencia del proyecto para que participe de manera mensual en las sesiones del Consejo Técnico, dando un resumen ejecutivo del avance global del mes, en relación con la sala de contingencia N°7 del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. **ACUERDO FIRME**

IV.- AUDITORIA INTERNA

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio AI-224-2023, del 11 agosto del 2023, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que solicita la participación de las funcionarias Maribel Muñoz Arrieta, Ana Guiselle Delgado Alpízar y el señor Jonathan Escalante Jiménez, en el curso "Derecho Aeroportuario", como continuidad a los módulos anteriores, el cual será impartido por el Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE), a celebrarse del 04 al 12 de setiembre del 2023, con una duración de 40 horas. El curso no tiene ningún costo para los Estados Miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Autorizar la participación de las funcionarias Maribel Muñoz Arrieta, Ana Guiselle Delgado Alpízar y el señor Jonathan Escalante Jiménez, en el curso "Derecho Aeroportuario", como continuidad a los módulos anteriores, el cual será impartido por Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE), a celebrarse del 04 al 12 de setiembre del 2023, con una duración de 40 horas. El curso no tiene costo para los Estados Miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1626-2023, del 09 de agosto 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-0780-2023, del 09 de agosto 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 asignación del permiso de uso en precario del hangar número 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, gestionada por la compañía Central American Air Charters sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-741182, representada por el señor Kenneth Roqhuett Leiva, apoderado generalísimo sin límite de suma, portador de la cédula de identidad número 2-0679-0150; para brindar los servicios de vuelos nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija, según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1626-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0780-2023, 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 115-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 115-2023 que resuelve:

1.- Otorgar a la compañía Central American Air Charters sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-741182, representada por el señor Kenneth Roqhuett Leiva, el permiso de uso en precario del hangar número 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar los servicios de vuelos especiales nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija, según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual a la del certificado de explotación, conforme a la recomendación del Departamento de Aeropuertos, es decir, hasta el 8 de septiembre del 2027.

2.- La compañía Central American Air Charters sociedad anónima deberá realizar las mejoras al hangar 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, presentar la información estipulada en el Instructivo 7I48 "Trámite de obras nuevas o remodelaciones obras menores y mayores de los espacios permisionados en el AITBP", el cual se encuentra en la página web de la Dirección General de Aviación Civil con el enlace https://www.dgac.go.cr/aeropuertos-de-costa-rica/#1608673666874-e7b5273b-ee82. Dicha documentación se deberá enviar a la siguiente dirección electrónica: ventanillaunica@dgac.go.cr, o en forma física o digital en la sede central de la DGAC, en la ventanilla única.

3.- Notifíquese al señor Kenneth Roqhuett Leiva, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Central American Air Charters Sociedad Anónima, por medio del correo kroqhuett@flyadventureair.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1668-2023, del 16 de agosto 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-0807-2023, del 15 de agosto 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 de elevación a audiencia pública y permiso provisional de operación, referente a la solicitud de la compañía Línea Aérea Carguera de Colombia sociedad anónima (LANCO), cédula jurídica número 3-012-865005, representada por la señora María Fernanda Redondo Rojas, en calidad de apoderada especial, con el objetivo de obtener un certificado de explotación para brindar servicios aéreos de transporte público internacional en la modalidad de vuelos no regulares de carga exclusiva, operando la ruta Miami, Estados Unidos- Guatemala y/o San José- Miami, Estados Unidos (MIA-GUA y/o SJO-MIA), para operar con flexibilidad operativa en el segmento GUA y/o SJO, con derechos de tráfico en cada uno de los puntos. Así mismo, la señora Redondo Rojas solicitó un permiso provisional de operación a partir de la fecha de aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1668-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0807-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1. Elevar a audiencia pública la solicitud certificado de explotación de la compañía Línea Aérea Carguera de Colombia sociedad anónima (LANCO), cédula jurídica número 3-012-865005, representada por la señora María Fernanda Redondo Rojas, en calidad de apoderada especial, para brindar servicios aéreos de transporte público internacional en la modalidad de vuelos no regulares de carga exclusiva, operando la ruta: Miami, Estados Unidos- Guatemala y/o San José- Miami, Estados Unidos (MIA-GUA y/o SJO-MIA), para operar con flexibilidad operativa en el segmento GUA y/o SJO, con derechos de tráfico en cada uno de los puntos. La Flexibilidad operativa se podrá omitir el punto GUA, respetando los horarios de operación autorizados según el apartado 2.2.2 del memorando de entendimiento suscrito entre Costa Rica y Colombia.

2. Otorgar a la compañía Línea Aérea Carguera de Colombia sociedad anónima (Lanco), el primer permiso provisional de operación por un período de tres meses, efectivo a partir de su aprobación, para continuar operando la ruta referida, en tanto se completan los trámites de otorgamiento al certificado de explotación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar la ruta referida, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-0163-2023, del 30 de junio de 2023, emitido por la unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Línea Aérea Carguera de Colombia sociedad anónima (Lanco) el registro de las tarifas en dólares estadounidenses, según el siguiente detalle:

ORIGEN	DESTINO	TIPO DE MERCANCÍA	MINIMO USD	Por Kg Volumen (Desde-Hasta)	Embarque prioritario/Express
SJO	MIA	SECO	$100	$1,00 - $3,50	40% adicional
SJO	MIA	PERECEDERO	$100	$0,85- $3,00	40% adicional
SJO	MIA	PELIGROSAS	$150	$1,50-$3,50	40% adicional
SJO	MIA	ANIMALES	$150	$1,50- $3,00	40% adicional
MIA	SJO	SECO	$105	$1,70 - $3,50	40% adicional
MIA	SJO	PELIGROSAS	$130	$2,25- $5,00	40% adicional
MIA	SJO	PERECEDERO	$105	$2.05-$5,50	40% adicional
MIA	SJO	VALORADOS	$105	$2,55- $7,00	40% adicional
SJO	GUA	SECO	$70	$0,70-0,80	40% adicional
SJO	GUA	PELIGROSAS	$95	$1,00-1,20	40% adicional
SJO	GUA	PERECEDERO	$70	$0,70-0,80	40% adicional
SJO	GUA	VALORADOS	$105	$1,50-3,00	40% adicional
GUA	SJO	SECO	$70	$0,70-0,80	40% adicional
GUA	SJO	PELIGROSAS	$95	$1,00-1,20	40% adicional
GUA	SJO	PERECEDERO	$70	$0,70-0,80	40% adicional
GUA	SJO	VALORADOS	$105	$1,50-3,00	40% adicional

CARGOS ADICIONALES		CARGOS ADICIONALES				
Combustible	$0,80POR KILO MINIMO $20	COMBUSTIBLE	SEGURIDAD	CARGO TERMINAL	DGAC	Peligrosas
Seguridad	$0,15 POR KILO MINIMO $15	SOLO -100 KILOS	SOLO -100 KILOS	TODAS LAS TARIFAS	TODAS LAS TARIFAS	
Cargo de Terminal	$15 HASTA 500 KILOS Y $0,01 POR KILO ADICIONAL	SOLO -100 KILOS	SOLO -100 KILOS	TODAS LAS TARIFAS	TODAS LAS TARIFAS	
Tarifa DGAC	$0,0078 POR KILO, MINIMO $1,00	SOLO -100 KILOS	SOLO -100 KILOS	TODAS LAS TARIFAS	TODAS LAS TARIFAS	Aplicable
Mercancías peligrosas	+75$	SOLO -100 KILOS	SOLO -100 KILOS	TODAS LAS TARIFAS	TODAS LAS TARIFAS	

4. Notifíquese el presente acuerdo a María Fernanda Redondo Rojas, apoderada especial de la compañía Línea Aérea Carguera de Colombia sociedad anónima, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese el aviso de audiencia pública adjunto en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1698-2023, del 18 de agosto 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-0817-2023, del 17 de agosto del 2023, suscrito

por los señores Juan José Aguilar Umaña, 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 escrito del 12 de junio del 2023, suscrito por el señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada, mediante el cual solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil el no cobro de intereses, por resultar legalmente improcedente, por la deuda que mantiene su representada con la Dirección General de Aviación Civil por concepto del canon correspondiente al permiso de uso en precario del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma; caso contrario, la prescripción de dichos extremos, según los lineamientos del artículo 984 del Código de Comercio.

El señor Marcos Castillo indica que este criterio está muy bien fundamentado y ratifica lo presentado por la Unidad de Asesoría Jurídica, además señala que la administración sí falló en el procedimiento interno, por lo que sí es importante crear un órgano que investigue qué fue lo que pasó o quienes dejaron de hacer su trabajo para que el asunto llegara a estas instancias.

El señor Marcos Castillo felicita al asesor jurídico por el trabajo realizado.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1698-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0817-2023, 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 116-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.116-2023 que resuelve:

1) Rechazar la solicitud de no cobro de intereses efectuada por la representación de la compañía Carmon Air Charter limitada en el oficio, sin número, del 21 de abril de 2023, dirigido a la Dirección General de Aviación Civil, en razón de que la obligación del pago se constituyó desde el acto administrativo mediante el que se asignó el hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por concepto del canon mensual por el uso de esta facilidad aeroportuaria, en calidad de permiso de uso en precario.

2) Rechazar la solicitud de prescripción realizada por el representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada, fundamentada en el artículo 984, inciso b) del Código de Comercio, mismo que determina que los intereses moratorios prescriben comercialmente en el término de un año, por razón de que la fundamentación del cobro de intereses moratorios efectuado por la Administración no requiere acudir a la regulación privada, en tanto la naturaleza de este tipo de intereses no se debe a lucro pecuniario de las facturas pendientes, sino que son de carácter indemnizatorio (daños y perjuicios) ocasionado a la Administración por el significativo atraso en el pago de las mismas por parte de la empresa, siendo que durante todo el tiempo que no canceló el canon correspondiente, ejecutó las labores comerciales de la compañía, habida cuenta que desde la asignación del uso en precario correspondiente al hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma la obligación mensual que asumió con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por lo tanto no se declaran prescritos los intereses por la totalidad de las facturas adeudadas, en tanto que la Administración está facultada en la normativa especial, a saber Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de abril de 1944, aprobado mediante ley número 877 del 4 de julio de 1947; Ley General de Aviación Civil, ley número 5150, del 14 de mayo de 1973, y el Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias, oficializado mediante el decreto ejecutivo número 20217,

del 22 de enero de 1991, entendiéndose esta normativa como la regulación que resguarda la relación jurídica de naturaleza administrativa, sin que determine específicamente el plazo de prescripción, entonces debe aplicarse el plazo de prescripción decenal, según artículo 868 del Código Civil.

3) Girar instrucciones a la Unidad de Recursos Financieros y el Proceso de Tesorería, para que procedan con la actualización del cobro, incluyendo la totalidad de las facturas adeudadas desde noviembre del 2019 a la fecha, así como a realizar el cálculo actualizado por concepto de intereses indemnizatorios a la compañía Carmon Air Charter limitada. En caso de que la compañía solicite la gestión de un arreglo de pago, esta deberá realizarse en observancia y cumplimiento del procedimiento número 6P02 "Gestión Financiera" y del instructivo número 6I20 denominado "Lineamientos para otorgar un arreglo de pago", por lo que la Unidad de Recursos Financieros y el Proceso de Tesorería deben elaborar un informe detallado, incluyendo un análisis de la situación y la recomendación técnica, así como asegurarse que dicho arreglo de pago cuente con el aval del operador. En caso de que la compañía no esté de acuerdo con el arreglo de pago, deberá la Unidad de Recursos Financieros y el Proceso de Tesorería realizar la intimación correspondiente al monto total de la deuda (principal más intereses) y notificar a la Asesoría Jurídica para realizar el proceso de cobro que corresponda.

4) Ordenar, en el uso de su potestad sancionadora y en apego al principio del debido proceso, la apertura de una investigación preliminar, con el fin de comprobar o desacreditar la existencia de una situación fáctica irregular, de identificar a los presuntos responsables, identificar los tipos de faltas y sanciones, de recabar los elementos de prueba, así como de conformar un expediente administrativo que lleven a determinar si existió, o no, responsabilidad administrativa, disciplinaria y/o penal, por parte de los funcionarios involucrados en el proceso de gestión de facturación correspondiente. Se designa, para estos efectos, a la señora Tatiana González Rodríguez, portadora de la cédula de identidad número 1-0710-0646, funcionaria de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, Proceso de Relaciones Laborales, para que realice la investigación preliminar correspondiente contemplada en el artículo 21 de la Ley Marco de Empleo Público, observándose los plazos de prescripción determinados para dicha investigación, los cuales determinan lo siguiente: "(...) La investigación preliminar, en los casos en que se requiera, no dará inicio al procedimiento indicado en el párrafo anterior; no obstante, esta deberá iniciar, bajo pena de prescripción, a más tardar en el plazo de un mes a partir de que el jerarca o la jerarca tenga conocimiento, sea de oficio o por denuncia, de la posible comisión de una falta de uno de sus servidores. El mismo plazo de un mes de prescripción se aplicará si, iniciada la mencionada investigación preliminar, esta permanece paralizada por culpa de la Administración".

5) Notifíquese al señor Everardo Carmona Herrera, representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada. Asimismo, comuníquese a la Unidad de Asesoría Jurídica, al Proceso de Tesorería, Unidad de Recursos Financieros y a la señora Tatiana González Rodríguez, portadora de la cédula de identidad número 1-0710-0646, funcionaria de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, Proceso de Relaciones Laborales. **ACUERDO FIRME**

B. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1645-2023, del 10 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-206-2023, del 26 de julio del 2023, suscrito por los señores Mario Gómez Bermúdez, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que mediante el artículo 11 de la sesión ordinaria 42-2023, celebrada el 11 de julio 2023, se aprobó la modificación de itinerarios por disminución de frecuencias, presentada de manera extemporánea por la compañía Aerotaxis La Costeña S.A., en la ruta Managua, Nicaragua-San José, Costa Rica y viceversa. Sin embargo, por un error material, a raíz del informe DGAC-DSO-TA-INF-0179- 2023, del 06 de julio del 2023, se indicó en el antecedente del acuerdo CETAC-AC-2023-0894 que la modificación de itinerarios se refería a los vuelos LC505 y LC506, siendo lo correcto LC305 y LC306.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1645-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-206-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

- Modificar el Artículo 11 de la sesión ordinaria 42-2023, celebrada el 11 de julio 2023, para que se lea correctamente: LC305 y LC306.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1649-2023, del 11 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-203-2023, del 10 de agosto del 2023, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega, de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por la señora Alina Nassar Jorge, en su condición de apoderada generalísima, de la compañía JetBlue Airways Corporación, para la modificación de itinerarios correspondientes al mes de septiembre de las operaciones regulares internacionales de pasajeros carga y correo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1649-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-203-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibidos los documentos con registro VU-1826-2023 de la compañía JetBlue Airways Corporation, en los que solicitan la aprobación y modificación de los itinerarios en los servicios regulares de pasajeros, carga y correo, entre el 01 y el 30 septiembre del 2023 tal como se detalla a continuación:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Vigencia	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
JBU 39	01/09/2023 al 05/09/2023	D	11:12		FLL-SJO	A320
JBU 38				12:12	SJO-FLL	
JBU 39	06/09/2023 al 30/09/2023	D	11:07		FLL-SJO	A320
JBU 38				12:07	SJO-FLL	
JBU 1695	01/09/2023 al 05/09/2023	D	12:49		MCO-SJO	A320
JBU 1696				13:49	SJO-MCO	
JBU 1695	06/09/2023 al 30/09/2023	D	13:06		MCO-SJO	A320
JBU 1696				14:06	SJO-MCO	
JBU 1793	01/09/2023 al 04/09/2023	D	21:21		JFK-SJO	A320
JBU 1794				22:50	SJO-JFK	
JBU 1793	05/09/2023	2	21:21		JFK-SJO	A320
JBU 1794				22:30	SJO-JFK	
JBU 1793	06/09/2023 al 30/09/2023	D	21:20		JFK-SJO	A320
JBU 1794				22:30	SJO-JFK	

Aeropuerto Internacional Daniel Oduber

N° Vuelo	Vigencia	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
JBU 1691	01/09/2023 al 05/09/2023	X6	11:47		JFK-LIR	A320
JBU 1692				12:53	LIR-JFK	
JBU 1691	02/09/2023	6	11:47		JFK-LIR	A321
JBU 1692				13:23	LIR-JFK	
JBU 1691	09/09/2023 al 30/09/2023	6	12:34		JFK-LIR	A321
JBU 1692				13:54	LIR-JFK	
JBU 1691	10/09/2023 al 24/09/2023	7	12:44		JFK-LIR	A320
JBU 1692				13:54	LIR-JFK	
JBU 980	02/09/2023	6	13:59		LAX-LIR	A321
JBU 979				15:20	LIR-LAX	

2.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131 o las oficinas de operaciones y servicio al cliente de Guanacaste Airport (AIDOQ), Costa Rica a los teléfonos 2666- 9600 o 506-8706-4455.

3.- Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañíaJetBlue Airways Corporation, al correo electrónico aviation@nassarabogados.com.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1650-2023, del 11 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-204-2023, del 10 de agosto del 2023, suscrito por los señores David Morales Espinoza, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por la señora Marianela Rodríguez Parra como apoderada generalísima de la compañía Aerovías del Continente Americano, S.A., para la autorización de un nuevo bloque de itinerarios para brindar el servicio de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo en la ruta Bogotá, Colombia – San José, Costa Rica – Bogotá, Colombia, efectivo del 01 al 30 de setiembre del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1650-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-204-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Autorizar a la empresa Aerovías del Continente Americano S.A., un nuevo bloque de itinerarios en los

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
	Inicia	Termina				
AV 194	01/09/23	30/09/23	1,2,3,4,5,6,7	09:25		BOGSJO
AV195	01/09/23	30/09/23	1.2,3,4,5,6.7		16:55	SJOBOG
AV 193	02/09/23	30/09/23	1,2,3,4,5,6,7		10:20	SJOBOG
AV 192	01/09/23	30/09/23	1,2,3,4,5,6,7	00:30		BOGSJO
AV 191	01/09/23	29/09/23	1.2,3,4,5,7.		01:40	SJOBOG
AV 191	02/09/23	30/09/23	6		01:45	SJOBOG
AV196	02/09/23	30/09/23	1,2,3,4,5,6,7	16:00		BOGSJO

NOTA: 1) El día 01 de setiembre 2023 no opera el vuelo AV193 y AV196. 2) Equipo a utiliza A319, A320, A321.

servicios regulares de pasajeros, carga y correo, entre el 01 y el 30 de setiembre del 2023 según el siguiente detalle:

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

3. Notifíquese a la Sra. Marianela Rodríguez Parra apoderada generalísima de la compañía Aerovías del Continente Americano S.A. al correo electrónico, marianela.parra@avianca.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1651-2023, del 15 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-205-2023, del 27 de julio del 2023, suscrito por los señores David Morales Espinoza, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Tomás Federico Nassar Pérez, en su condición de apoderado generalísimo de la compañía ARAJET S.A., para obtener la autorización que les permita operar un nuevo bloque de itinerarios en la ruta Santo Domingo, República Dominicana-San José, Costa Rica y viceversa, efectivo a partir del 30 de octubre 2023 y hasta el 30 de marzo del 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1651-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-205-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.-Autorizar un nuevo bloque de itinerarios de la compañía ARAJET S.A., para brindar los servicios de vuelos internacionales regulares de pasajeros y carga (equipaje de pasajeros) entre el 30 de octubre 2023 y el 30 de marzo del 2024, según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
DM4560	30/10/2023	30/10/2023	1	14:20		SDQ-SJO
DM4561					15:05	SJO-SDQ
DM4560	01/11/2023	27/03/2024	1,3	14:45		SDQ-SJO
DM4561					15:30	SJO-SDQ
DM1633	02/11/2023	30/03/2024	4,6	10:00		SDQ-SJO
DM1634					10:45	SJO-SDQ

NOTAS: Se opera con equipo 737.

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

3.-Notifíquese al señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía ARAJET S.A., al correo electrónico aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME**

VII.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

Al ser las 17:18 se decreta un receso por parte de la presidencia del CETAC.
Al ser las 17:27 se reanuda la sesión ordinaria 50-2023.

VIII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ACTA No. 50-2023

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECISIETE HORAS CON VEINTIOCHO MINUTOS

LUIS AMADOR JIMÉNEZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSÉ MARÍA VARGAS CALLEJAS

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

MARCOS CASTILLO MASÍS

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
cetac
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 50-2023

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 50-2023

Fecha: 22 de agosto del 2023
Hora: 5:00 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

1.- aprobación de la agenda No. 50-2023

IL.- APROBACIÓN DEL ACTA

1.- aprobación del acta de la sesión No. 48-2023

III.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

1.-Informe del I trimestre el 2023 con análisis de órgano de control del contrato de concesión Terminal de pasajeros AIDOQ.

2.- Informe relacionado con el mejoramiento de sala de contingencia N°7 del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

IV.- AUDITORIA INTERNA

1.- Solicitud de participación de los funcionarios Maribel Muñoz Arrieta, Ana Guiselle Delgado Alpízar y Jonathan Escalante Jiménez en el curso "Derecho de Trasporte Aéreo".

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

A1.- Solicitud de asignación del permiso de uso en precario del hangar número 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, gestionada por la compañía Central American Air Charters sociedad anónima, para brindar servicios de vuelos nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija, según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

A2.- Informe de elevación a audiencia pública y permiso provisional de operación, referente a la solicitud de la compañía Línea Aérea Carguera de Colombia sociedad anónima (LANCO).

A3.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Carmon Air Charter limitada, para el no cobro de interés, por resultar legalmente improcedente, por la deuda que mantiene su representada con la Dirección General de Aviación Civil, por concepto del canon correspondiente al permiso de uso en precario del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma; caso contrario, la prescripción de dichos extremos, según los lineamientos del artículo 984 del Código de Comercio.

B.– UNIDAD DE TRANSPORTE AEREO

B1.- Modificación del artículo 11 de la sesión ordinaria 40-2023 celebrada el 11 de julio 2023, en el que se aprobó la modificación de itinerarios por disminución de frecuencias, presentada de manera extemporánea por la compañía Aerotaxis La Costeña S.A.

B2.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía JetBlue Airways Corporación, para la modificación de itinerarios correspondientes al mes de septiembre de las operaciones regulares internacionales de pasajeros carga y correo.

B3.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Aerovías del Continente Americano, S.A. para la autorización para un nuevo bloque de itinerarios para brindar el servicio de transporte aéreo regular internacional de pasajeros carga y correo en la ruta Bogotá, Colombia – San José, Costa Rica – Bogotá, Colombia, efectivo del 01 al 30 de setiembre del 2023.

B4.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía ARAJET S.A., para la autorización para operar un nuevo bloque de itinerarios, en la ruta Santo Domingo, República Dominicana-San José, Costa Rica y viceversa, efectivo a partir del 30 de octubre 2023 y hasta el 30 de marzo del 2024.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTOR

Anexo N° 2

No. 0115-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con diez minutos del veintidós de agosto de dos mil veintitrés.

Se conoce solicitud de asignación del permiso de uso en precario del hangar número 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, gestionada por la compañía Central American Air Charters sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-741182, representada por el señor Kenneth Roqhuett Leiva, apoderado generalísimo sin límite de suma, portador de la cédula de identidad número 2-0679-0150; para brindar servicios de vuelos nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija, según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

Resultando

Primero: Que mediante artículo octavo de la sesión ordinaria número 32-2022 del 8 de setiembre de 2022, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 123-2022 de las 18:50 horas del 8 de setiembre de 2022, con la cual, se otorgó a la compañía Central American Air Charters sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-741182, representada por el señor Kenneth Roqhuett Leiva, apoderado generalísimo, el certificado de explotación para brindar servicios de vuelos especiales nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija.

Segundo: Que mediante escrito con número ADV-GG-10-2022 del 17 de octubre de 2022, ventanilla única número PVU-3188-2022, la compañía Central American Air Charters sociedad anónima solicitó la asignación de un hangar en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0237-2023 del 31 de julio de 2023, el Departamento de Aeropuertos recomendó que se le otorgue el permiso de uso en precario del hangar número 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, a la compañía Central American Air Charters sociedad anónima, señalando lo siguiente:

> *"(...)*
> *El Departamento de Aeropuertos efectuó un análisis de los solicitantes incluidos en la lista de espera que se tiene para estos efectos y en resguardo del principio de eficiencia y razonabilidad administrativa para la asignación del hangar del espacio N°39, que se detallan a continuación:*
>
> - *Fecha de solicitud ante la Dirección General de Aviación Civil por parte del interesado: 21/10/2022*
> - *Espacio solicitado: N°39*
> - *Número de aeronaves autorizadas: TI-AWU*
> - *Cantidad de espacios asignados y áreas en metros cuadrados que ocupan: No posee*
> - *Posición en la lista de espera: N°19*
> - *Historial Financiero: Al día*

El Departamento de Aeropuertos puede proceder a la emisión del criterio para una nueva asignación de permiso de uso en precario, del hangar construido que se encuentra libre que sería el N°39 con un área topográfica de 225 Mts2 (croquis adjunto).

El Departamento Aeropuertos de acuerdo con el análisis realizado en cuanto a las empresas en lista de espera anteriores a la empresa Central American Air Charters/ Adventure Air S.A, se concluye que las mismas no cumplen con los parámetros para su asignación, por lo siguiente razón:

- ✓ *Algunas empresas no manifiestan su interés debido a que están a la espera de otros espacios propuestos inicialmente, que se encuentran en proceso de desalojo y por asignar.*
- ✓ *Algunas empresas solicitan un área menor o mayor a la de asignar.*
- ✓ *Otras empresas son de uso privado, escuelas de aviación por orden de prioridad se otorga para un COA de taxi aéreo y de acuerdo con el área solicitada.*

Actualmente la empresa Central American Air Charters/ Adventure Air posee un Certificado de Operador aéreo COA-TX-030, con una vigencia hasta el 8 de septiembre del 2027 y las especificaciones relativas a las operaciones para la aeronave Cessna U206F con matrícula TI-AWU, se encuentran ligada al certificado de explotación como base de operación el Aeródromo de Puerto Jiménez.

En caso de ceder el espacio N°39 a la empresa Central American Air Charters/ Adventure Air S.A, esta deberá cumplir con lo siguiente:

Realizar las mejoras al hangar del espacio N°39 y presentar la información estipulada en el Instructivo 7148 "Trámite de obras nuevas o remodelaciones (obras menores y mayores) de los espacios permisionados en el AITBP" que se encuentra en la página web de la Dirección General de Aviación Civil con el enlace: https://www.dgac.go.cr/aeropuertos-de-costa-rica/#1608673666874-e7b5273b-e82. Dicha documentación se deberá enviar a la siguiente dirección electrónica ventanillaunica@dgac.go.cr, en forma física o digital en la sede central en la ventanilla única.

Por lo tanto, es que se le solicita emitir recomendación al CETAC para que dicho hangar N° 39, sea asignado a la empresa Central American Air Charters/ Adventure Air S.A, cédula de personería jurídica número 3-101-741182, razón por la cual no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación y que la misma se encuentra al día con la Administración y las Instituciones Públicas, restando analizar la vialidad legal que la actividad a desarrollar es de uso COA-TX-030 para vuelos especiales nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija, con una vigencia igual al certificado de explotación hasta el 8 de septiembre del 2027, a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil".

Cuarto: Que mediante constancia de no saldo número 464-2023 del 9 de agosto de 2023, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Central American Air Charters sociedad anónima se encuentra al día con sus obligaciones.

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

Quinto: Que según Consulta de Morosidad Patronal de la Caja Costarricense de Seguro Social del 9 de agosto de 2023, la compañía Central American Air Charters sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-741182, se encuentra al día con esa Institución, el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

1. Que de acuerdo con lo dispuesto con el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, 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.

Asimismo, el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008, en el artículo 5 establece literalmente lo siguiente:

> *"El permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, un certificado de operador aéreo y a los propietarios de aeronaves de uso Privado".*

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

> *"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".

Al respecto, en su dictamen número 08948 del 27 de junio de 2006, la Contraloría General de la República señaló lo siguiente:

"A- LOS TITULARES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN
Como bien se señala en la consulta, el certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público, lo que se deduce del artículo 143 (antiguo 138) de la Ley de Aviación Civil:

"Para la explotación de cualquier servicio aéreo público, se requiere un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación civil, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo si se tratare de servicios aéreos internacionales.
El Certificado de explotación es un contrato-concesión cuyos derechos no podrán ser transferidos o embargados en ningún caso y estarán sujetos a las demás limitaciones y sanciones del derecho administrativo".

El certificado de explotación se otorga para explotar el servicio de navegación aérea, el cual debe necesariamente prestarse a partir de un aeropuerto o aeródromo, sea público o privado, lo que conlleva el uso de terrenos e instalaciones dentro de ese bien. Es por ello que, en la solicitud de certificado de explotación, debe indicarse: "Los aeródromos e instalaciones auxiliares que pretendan utilizar" (artículo 147, g). Ahora bien, si se autoriza la explotación de un servicio aéreo que implica la utilización de los aeropuertos públicos, no se concibe desde un punto de vista lógico el denegar a la empresa explotante el derecho de usar el dominio público. Para la construcción de las instalaciones necesarias se deberá facilitar el uso correspondiente, por el plazo de vigencia del certificado de explotación y en el tanto en que se encuentre vigente, facultad que podrá establecerse en el certificado de explotación y, solo en su defecto, otorgarse por medio de un permiso de uso.

No se trata, empero, de un derecho exclusivo de uso, según se deriva del artículo 154 (antiguo 149) de la citada Ley:

"Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de espacios aéreos, aerovías, rutas, aeropuertos, aeródromos, facilidades o servicios auxiliares de navegación. Los certificados tienen carácter de concesión para la explotación de servicios públicos, en las condiciones que establece esta ley".

2. Que efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la compañía Central American Air Charters sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permiten emitir el permiso de uso en precario del hangar número 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para

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

brindar servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija, según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante oficio número DGAC-DA-OF-0237-2023 del 31 de julio de 2023, citado en el resultando tercero.

- **Edificación y operación**

Con respecto a la edificación y operación, la compañía Central American Air Charters sociedad anónima utilizará el espacio aquí concesionado y no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil. En caso de ser autorizadas las remodelaciones y/o mejoras al inmueble estas deberán ser removibles y podrán ser retiradas por el concesionario para el uso que desee dársele previa autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil.

La compañía Central American Air Charters sociedad anónima 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, en cuanto a material removible, en el dictamen número C-170-98 del 14 de agosto de 1998, la Procuraduría General de la República señaló 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".*

Además, la compañía Central American Air Charters sociedad anónima no podrá dársele al hangar un uso distinto al autorizado. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

La compañía Central American Air Charters sociedad anónima deberá permitir una visibilidad del 100% al interior del lote para construir 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.

- **Servicios no aeronáuticos**

En caso de requerir acometida telefónica, la permisionaria 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, por medio de la instalación de un micro medidor, en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para

cada usuario de los lote para construir o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial facturada al Consejo Técnico de Aviación Civil por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA).

Lo anterior, debido a la resolución número SUB-G-GSGAM-2010-791 de las 10:20 horas del 23 de octubre de 2010, emitida por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA), en la cual se resolvió que todos los servicios que se requieran dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma deberán ser otorgadas a lo interno, bajo la responsabilidad del personal que administra el Aeropuerto.

Razón por la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil se ve en la necesidad de modificar la metodología de suministro de agua a los lotes para construir de dicho aeropuerto, la cual consistirá en la instalación de un micro medidor en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para cada usuario de los lote para construir o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial que el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA) factura al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Los cortes de cobro de agua serán efectuados de acuerdo con el recibo facturado por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA) al Consejo Técnico de Aviación Civil y las lecturas que de cada micromedidor realice la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Las facturas serán entregadas vía correo electrónico y las mismas deberán ser canceladas en el plazo de cinco días hábiles posteriores a la fecha de vencimiento. En caso de atraso en ese pago el día sexto, la Dirección General Aviación Civil procederá a la suspensión del servicio y el costo de la reconexión correrá por cuenta de la permisionaria morosa.

El costo de la suspensión tiene un valor de ¢2.636,00 y el valor de la reconexión será de ¢2.636,00, el cual es fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). El no pago de ese servicio será causal para tramitar el desalojo administrativo del Permisionario que ocupa el espacio o lote para construir.

- **Tarifa**

Asimismo, la compañía Central American Air Charters sociedad anónima deberá cancelar a la Dirección General de Aviación Civil el canon correspondiente, según lo previsto en el inciso IX del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, en relación con el artículo 166 de esa misma norma, mismo que se fijará de acuerdo con el Régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades aeroportuarias vigente. El canon se sujeta a las modificaciones posteriores que señale el Apéndice Tarifario respectivo.

- **Pólizas y normativa**

Además, 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, la permisionaria 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 la concesión otorgada establezca el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Asimismo, la permisionaria 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.

La permisionaria solo podrá utilizar el espacio asignado para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, en el caso de la compañía Central American Air Charters sociedad anónima para brindar servicios de vuelos especiales nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija, según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual a la del certificado de explotación.

Ahora bien, el Consejo Técnico de Aviación Civil podrá reubicar el área otorgada a la permisionaria, por razones de conveniencia u oportunidad, para ello deberá contar con el visto bueno de la Unidad 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.

Además, el Consejo Técnico de Aviación Civil no tendrá ninguna responsabilidad por cualquier daño que genere el uso normal de las instalaciones, al personal de la empresa, 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, la permisionaria 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.

En cuanto a la forma de pago, la permisionaria efectuará la cancelación del canon establecido dentro de los ocho primeros días de cada mes en la Caja de la Tesorería de la Dirección General de Aviación Civil, según lo acuerdo por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo 17 de la sesión ordinaria número 31-2000 del 7 de abril de 2000.

No obstante, la permisionaria podrá efectuar el pago mediante transferencia electrónica en la cuenta en colones número 229838-4 del Banco de Costa Rica, para lo cual deberá de comunicarlo a la Unidad de Recursos

Financieros a la siguiente dirección de correo electrónico msolorzano@dgac.go.cr. En caso de cambiar el número de cuenta, la Dirección General de Aviación Civil deberá de notificar a la permisionaria.

- **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 Técnico de Aviación Civil, por motivos de interés público.
6) El no mantener al día las pólizas según lo establecido en la cláusula IV, inciso 3 de este documento.
7) El atraso por más de un mes en el pago de la tarifa establecida por el uso del espacio, del servicio de agua o de cualquier otra suma que adeude a la Dirección General de Aviación Civil.
8) Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, el Consejo Técnico de Aviación Civil podrá revocar el permiso.
9) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.
10) 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 Técnico de Aviación Civil delega al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, velar por el cumplimiento de estas disposiciones.

Con fundamento en los hechos descritos y citas de ley.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1.- Otorgar a la compañía Central American Air Charters sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-741182, representada por el señor Kenneth Roqhuett Leiva, el permiso de uso en precario del hangar número 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar servicios de vuelos especiales nacionales e internacionales con aeronaves de ala fija, según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual a la del certificado de explotación, conforme a la recomendación del Departamento de Aeropuertos, es decir, hasta el 8 de septiembre del 2027.

2.- La compañía Central American Air Charters sociedad anónima deberá realizar las mejoras al hangar 39 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, presentar la información estipulada en el Instructivo 7I48 "*Trámite de obras nuevas o remodelaciones (obras menores y mayores) de los espacios permisionados en el AITBP*", el cual se encuentra en la página web de la Dirección General de Aviación Civil con el enlace https://www.dgac.go.cr/aeropuertos-de-costa-rica/#1608673666874-e7b5273b-ee82. Dicha documentación se deberá enviar a la siguiente dirección electrónica ventanillaunica@dgac.go.cr, en forma física o digital en la sede central en la ventanilla única.

3.- Notifíquese al señor Kenneth Roqhuett Leiva, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Central American Air Charters Sociedad Anónima, por medio del correo kroqhuett@flyadventureair.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

No. 0116-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con quince minutos del veintidós de agosto de dos mil veintitrés.

Se conoce escrito del 12 de junio de 2023, suscrito por el señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada, mediante el cual solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil el no cobro de interés, por resultar legalmente improcedente, por la deuda que mantiene su representada con la Dirección General de Aviación Civil, por concepto del canon correspondiente al permiso de uso en precario del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma; caso contrario, la prescripción de dichos extremos, según los lineamientos del artículo 984 del Código de Comercio.

Resultandos

Primero: Que mediante el artículo undécimo de la sesión ordinaria número 72-2019 del 8 de octubre de 2019, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 178-2019 de las 19:20 horas del 8 de octubre de 2019, mediante la cual, acordó otorgar el permiso de uso en precario del hangar 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Carmon Air Charter limitada, indicando lo siguiente: (folio 14 del expediente administrativo)

> *"Único: Otorgar el Permiso de Uso en Precario del Hangar número 15 ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área total de 750 metros cuadrados, de conformidad con el croquis emitido por el Proceso de Topografía Aeronáutica, a la empresa CARMON AIR CHARTER LIMITADA, cédula de persona jurídica número 3-102-359395, para brindar servicios de vuelos especiales nacionales e internacionales (taxi Aéreo) de pasajeros con aeronaves de ala fija, con una vigencia igual a la del certificado de explotación, es decir, hasta el 11 de marzo de 2030, de acuerdo a la recomendación del Departamento de Aeropuertos.*
>
> *Notifíquese al permisionario al correo electrónico eve@ecdea.com y/o evecarmon@carmonair.com y a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.*
>
> *Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente".*

Segundo: Que mediante oficio número CETAC-AC-1180 del 16 de octubre de 2019, notificado por correo electrónico del 21 de octubre de 2019, la señora Sheyris Aguilar Madrigal, entonces secretaria del Consejo Técnico de Aviación Civil, notificó a la Unidad de Recursos Financieros, la resolución número 178-2019 de las 19:20 horas del 8 de octubre de 2019, aprobada mediante el artículo undécimo de la sesión ordinaria número 72-2019 del 8 de octubre de 2019, por medio del correo electrónico institucional de la señora Nuria Flores, entonces secretaria de dicha unidad. (folio 13 del expediente administrativo)

Tercero: Que mediante escrito del 21 de abril de 2023, el señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada, tras el cobro de facturas por un monto de ¢49.895.574,75, por concepto del uso en precario del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, presentó ante el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, propuesta de arreglo de pago por el monto total cobrado; rubro que corresponde únicamente a la tarifa del canon del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, en el período que va de noviembre de 2019 a febrero de 2023. (folio 16 del expediente administrativo)

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0254-2023 del 26 de abril de 2023, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de Recursos Financieros, trasladaron a la Asesoría Jurídica el *"Análisis y recomendación sobre la solicitud de arreglo de pago de CARMON AIR CHARTERS LTDA, cédula jurídica 3-102-359395"*, en el que concluyeron lo siguiente: (folio 2 del expediente administrativo)

> *"La Unidad de Recursos Financieros, Grupo de Trabajo de Tesorería recomienda realizar los trámites para arreglo de pago solicitado por el concesionario CARMON AIR CHARTERS LTDA, con el objetivo recuperar la deuda que mantiene la empresa con el CETAC sin retrasar más la gestión, además considerando la capacidad financiera de la sociedad y sus buenas intenciones para cancelar sus deudas con el Consejo Técnico.*
>
> *(...)*
>
> ***Por lo tanto:** La Unidad de Recursos Financieros, Proceso de Tesorería considera prudente, de acuerdo con la solicitud del gestionante, realizar el arreglo de pago con el detalle a continuación:*
>
> *1. Autorizar el ARREGLO DE PAGO solicitado por CARMON AIR CHARTERS LTDA., en 24 CUOTAS MENSUALES, por: c2.078.982.31(Dos millones setenta y ocho mil novecientos ochenta y dos con 28/100) y la última cuota por c2.078.982.31 (Dos millones setenta y ocho mil novecientos ochenta y dos con 31/100).*
>
> *2. Para formalizar el mismo deberá cancelar la primera cuota del arreglo de pago.*
>
> *3. Como requisito para la formalización de este deberá estar al día con el resto de la facturación de la empresa.*
>
> *4. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en s obligaciones dinerarias con el CETAC de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley General Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y **se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo pago por incumplimiento en los términos de este**".*
>
> (la negrita es del original)

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0373-2023 del 28 de abril de 2023, la Asesoría Jurídica dio respuesta a la señora Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, solicitando información

importante para conocer el motivo del cobro de facturas desde noviembre de 2019 hasta febrero de 2023, por el hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, esto con motivo de emitir un análisis jurídico, indicando lo siguiente: (folio 6 del expediente administrativo)

> *"En relación con el oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0254-2023, mediante el cual remite análisis y recomendación sobre solicitud de arreglo de pago de Carmon Air Charter limitada, requerimos saber ¿por qué razón no fue cobrado el hangar número 15 desde noviembre del año 2019? ¿cuál es el motivo por el cual no se reflejan intereses moratorios por el no pago desde el año 2019, ¿se realizó alguna investigación para determinar el responsable de la omisión en el cobro?".*

Sexto: Que mediante correo del 26 de mayo de 2023, el señor Jerry Carvajal Angulo, encargado del Registro Aeronáutico Administrativo, en aplicación del procedimiento 7P15 "*Gestión del Registro Aeronáutico*", con motivo de la solicitud realizada por la compañía Carmon Air Charter limitada ante el Registro Aeronáutico Administrativo, para la inscripción de un contrato de arrendamiento de una aeronave, solicitó al Proceso de Tesorería, la certificación de deudas que ostentaba en ese momento la compañía Carmon Air Charter limitada con la Dirección General de Aviación Civil. (folio 8 del expediente administrativo)

Sétimo: Que mediante certificación de no saldo número 315-2023 del 25 de mayo de 2023, suscrita por la señora Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, se indicó que la compañía Carmon Air Charter limitada tiene una deuda pendiente con la Dirección General de Aviación Civil, misma que se encuentra en trámite de arreglo de pago. (folio 7 del expediente administrativo)

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0269-2023 del 3 de mayo de 2023, **notificado el 29 de mayo de 2023**, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de Recursos Financieros, dieron respuesta al oficio número DGAC-AJ-OF-0373-2023 citado, indicando lo siguiente: (folio 10 del expediente administrativo)

> *"La razón de la existencia del arreglo de pago a Carmon Air Charter Limitada es porque desde el año 2019 la Administración mediante acuerdo CETAC-AC-2019-01180, Resolución 178-2019 y el Acta notificación N°0394 del 18 de octubre del 2019, le otorga al Concesionario el permiso de uso en precario del hangar No. 15 del AITBP, con un área de 750 m2, cuya actividad es brindar servicios de vuelos nacionales e internacionales(taxi aéreo) de pasajeros con aeronaves de ala fija con una vigencia igual al certificado de explotación.*
>
> ***A la fecha** producto de una solicitud por parte de personeros de dicha compañía, **la Unidad de Recursos Financieros se percató que no había recibido el acuerdo ni ninguna otra comunicación por parte del CETAC para confeccionar la facturación; y en el CETAC no hay ningún documento probatorio en donde se demuestre que se nos entregara los documentos correspondientes para comenzar a facturar desde el 2019.***
>
> *Por lo tanto, en conversación con la Subdirección, se elaboró un oficio (adjunto) junto con una factura comprendiendo los periodos no facturados (noviembre a diciembre 2019, enero a diciembre 2020, enero a diciembre 2021, enero a diciembre 2022 y enero a febrero 2023), esperando que el Concesionario viniera a presentar una propuesta de arreglo de pago.*

Efectivamente, nos presentó la propuesta (adjunta) y nuevamente conversando con la Subdirección aprobó, generando el acuerdo de arreglo de pago que se les envió para el debido trámite".

(El destacado es propio)

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0523-2023 del 30 de mayo de 2023, nuevamente, la Asesoría Jurídica solicitó a la Unidad de Recursos Financieros aclarar las consultas efectuadas mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0373-2023 citado. Asimismo, le solicitó que, en caso de proceder el pago de intereses, se sirvieran de realizar el cálculo correspondiente e indicar si el operador está anuente al pago total de la deuda. (folio 11 del expediente administrativo)

Décimo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0321-2023 del 1° de junio de 2023, los señores Alpízar Peña y Romero Méndez, en su condición antes citada, dieron respuesta al oficio número DGAC-AJ-OF-0523-2023 citado, detallando lo siguiente: (folio 17 del expediente administrativo)

"¿Por qué razón no fue cobrado el hangar número 15 desde noviembre de 2019?

Producto de una solicitud por parte de personeros de Carmon Air, la Unidad de Recursos Financieros se percató que la persona encargada de incluir los datos en el sistema para comenzar a cobrar mensualmente no había recibido el acuerdo ni ninguna otra comunicación por parte del CETAC para confeccionar la factura.

¿Cuál es el motivo por el cual no se reflejan intereses moratorios por el no pago desde el 2019?

Al no contar con una factura mensual hecha por el sistema de facturación no se cuenta con los intereses, por lo que se elaboró una factura comprendiendo el monto neto de los alquileres de los periodos no facturados (noviembre a diciembre 2019, enero a diciembre 2020, enero a diciembre 2021, enero a diciembre 2022 y enero a febrero 2023). Asimismo, el Concesionario planteó pagar el capital sin los intereses.

¿Se realizó alguna investigación para determinar el responsable de la omisión en el cobro?

No se tiene evidencia de lo ocurrido.

Así mismo, en caso de que proceda el pago de intereses, realizar cálculo correspondiente e indicar si el operador está anuente al pago total de la deuda en los términos establecidos por la Unidad de Recursos Financieros.

En la propuesta ellos están dispuestos a pagar el capital más no intereses".

(El destacado es propio)

Décimo primero: Que en el oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0321-2023 citado, además, se aportó el monto adeudado por la compañía Carmon Air Charter limitada, incluyendo el rubro correspondiente a los intereses moratorios generados por la totalidad de facturas pendientes, desde el 13 de noviembre de 2019, para un total de ¢27.374.508,53, por concepto únicamente de intereses. (folio 17 del expediente administrativo)

Décimo segundo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0545-2023 del 6 de junio de 2023, la Asesoría Jurídica, en referencia al arreglo de pago de la compañía Carmon Air Charter limitada, indicó lo siguiente: (folio 19 del expediente administrativo)

> *"(...)*
>
> *Efectivamente, esta Asesoría Jurídica considera* ***que no se responde de una manera satisfactoria a lo requerido, en razón que la respuesta brindada no se ajusta a lo dispuesto en el Procedimiento de Gestión Financiera número 6P02*** *(el cual se puede consultar en el siguiente enlace web 6P02 Gestión Financiera V.28.pdf); específicamente, en los puntos "2.7. Trámite de cobro de facturas Oficinas Centrales y Aeropuertos, 2.8. Facturación del Canon artículo 222 de la LGAC y 2.18. Arreglos de pago", en cuanto a este último punto se trae a colación lo siguiente:*
>
> > *"(...)*
> > ***2.18. Arreglos de pago***
> >
> > *2.18.1. Para solicitar un arreglo de pago, el concesionario presenta los siguientes documentos:*
> >
> > *• Oficio formal de solicitud de arreglo de pago dirigido al CETAC, indicando la solicitud de arreglo, que incluye las facturas vencidas, la razón social, firmado por el apoderado generalísimo o por el representante legal, que incluye el número de teléfono, la dirección de correo electrónico y la dirección física exacta.*
> >
> > *• Justificación de las razones por las cuales no ha podido cancelar las facturas pendientes.*
> >
> > *• Proyección de flujo de caja a un año.*
> >
> > *• Estados financieros de los dos últimos períodos fiscales.*
> >
> > *• Razones financieras, como mínimo las siguientes: liquidez, rentabilidad, endeudamiento y capital de trabajo.*
> > ***Los tres últimos puntos tienen que ser certificados por un Contador Público Autorizado (CPA), de lo contrario no se acepta.***
> >
> > *Documentación que debe ser presentada en un plazo de 7 días hábiles de lo contrario se archiva dicha solicitud.*

2.18.2. La DGAC o el CETAC recibe y traslada a la Unidad de Recursos Financieros la solicitud del Concesionario, para efectuar arreglo de pago por deudas acumuladas producto de sus obligaciones dinerarias con el CETAC.

2.18.3. El jefe de Recursos Financieros traslada la solicitud al jefe del PT, para que lo remita al responsable de realizar la gestión de cobro y realice el análisis correspondiente.

2.18.4. Para otorgar un arreglo de pago se deberá cumplir con lo establecido en el instructivo. "6I20, Lineamientos para otorgar un arreglo de pago. V01.pdf.

(...)".

Al respecto, el citado lineamiento indica lo siguiente:

2.5."Lineamiento para otorgar el arreglo de pago:
2.5.1. Responsable de CxC analiza la información suministrada por el cliente.

2.5.2. Para el otorgamiento de un arreglo de pago se deberá cumplir con las siguientes políticas:

2.5.2.1Todo arreglo de pago deberá ser presentado al CETAC.

2.5.2.2 Un arreglo de pago no procede cuando un concesionario termina de cancelar uno por el concepto de incumplimiento de pago de facturas y solicita otro por el mismo concepto (Falta de pago de facturas). El tiempo para volver a solicitar uno deberá ser superior a 12 meses.

2.5.2.3 Los arreglos de pago no se aprueban si la empresa en su último arreglo de pago no cumplió en cancelar sus cuotas en el tiempo especificado en cada letra de cambio.

2.5.2.4 Se aprueba un arreglo de pago cuando el análisis financiero de la empresa resulte positivo, a saber: el análisis de la liquidez, análisis de la actividad, análisis del endeudamiento, análisis de la rentabilidad y su flujo de caja proyectado.

2.5.2.5 Se aprueba un arreglo de pago cuando al revisar su historial crediticio, ha reflejado interés en mantenerse al día son sus compromisos dinerarios.

2.5.2.6 El período máximo que se aprueba para la cancelación del monto principal más intereses será de 18 cuotas (año y medio).

2.5.2.7 Se recibirán solicitudes de arreglos de pago cuando provengan de multas impuestas por el CETAC o en su defecto su historial crediticio de facturación haya sido bueno.

2.5.2.8 En el caso de acumular dos letras de cambio se pasará a la Asesoría Jurídica por oficio.

2.5.2.9 No se permitirá incluir dentro de un arreglo de pago facturas sin vencer.

2.5.2.10 En el caso de ser aprobado un arreglo de pago la empresa debe mantenerse al día con el pago de la facturación ordinaria.

2.5.2.11 El monto máximo vencido para un arreglo de pago será de ¢50.000.000.00.

(...)".

Expuesto lo anterior, luego de un análisis de la información y documentación aportada, ***esta Asesoría Jurídica no encontró o no se justificó la existencia de títulos ejecutivos (facturas con sus respectivas intimaciones de pago); una determinación y gestión formal de la reparación integral de la obligación dineraria; solicitud formal de arreglo de pago por parte del operador hacia el Consejo Técnico de Aviación Civil; un análisis exhaustivo de esa solicitud por parte de esa dependencia; un expediente completo, foliado y certificado****; entre otros.*

Además, en su oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0321-2023 citado, tampoco se da respuesta coherente a las inquietudes de esta Asesoría Jurídica, oficio número DGAC-AJ-OF-0523-2023 del 30 de mayo de 2023; asimismo, ***no se comprende la razón por la cual, esa dependencia recomienda un arreglo de pago en 24 meses, cuando el procedimiento establecido por ustedes mismos señala que dichos arreglos no deben superar 18 meses en la reparación integral de la obligación****".*

(El resaltado es propio)

Décimo tercero: Que mediante oficio número DFA-RF-TE-OF-0333-2023 del 8 de junio de 2023, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, realizaron el cobro a la compañía Carmon Air Charter limitada, detallando por deuda principal ¢49.895.574,75, y por concepto de intereses moratorios ¢27.374.508,53, para un monto global de ¢77.270.083,28. (folio 27 del expediente administrativo)

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

ACUERDO DEL CETAC-AC-2019-1180, HANGAR 15
Tipo cambio de compra y de venta del dólar de los Estados Unidos de América
Referencia del Banco Central de Costa Rica
En colones costarricenses

	TIPO DE CAMBIO VENTA	METROS 2	TARIFA DÓLAR	MONTO NETO	FECHA DE VENCIMIENTO	DÍAS VENCIDOS	INTERÉS	MONTO BRUTO
13 Nov 2019	584,69	750	2,70	1 183 997,25	13/12/2019	1265	1 248 130,43	2 432 127,68
13 Dic 2019	572,52	750	2,70	1 159 353,00	12/01/2020	1235	1 193 167,46	2 352 520,46
15 Ene 2020	572,01	750	2,70	1 158 320,25	14/02/2020	1202	1 160 250,78	2 318 571,03
14 Feb 2020	571,22	750	2,70	1 156 720,50	15/03/2020	1172	1 129 730,36	2 286 450,86
14 Mar 2020	567,68	750	2,70	1 149 552,00	13/04/2020	1143	1 094 948,28	2 244 500,28
15 Abr 2020	569,29	750	2,70	1 152 812,25	15/05/2020	1111	1 067 312,01	2 220 124,26
14 May 2020	571,82	750	2,70	1 157 935,50	13/06/2020	1082	1 044 071,84	2 202 007,34
13 Jun 2020	578,83	750	2,70	1 172 130,75	13/07/2020	1052	1 027 567,96	2 199 698,71
14 Jul 2020	584,55	750	2,70	1 183 713,75	13/08/2020	1021	1 007 143,12	2 190 856,87
13 Ago 2020	600,11	750	2,70	1 215 222,75	12/09/2020	991	1 003 571,45	2 218 794,20
14 Set 2020	597,43	750	2,70	1 209 795,75	14/10/2020	959	966 828,44	2 176 624,19
16 Oct 2020	605,75	750	2,70	1 226 643,75	15/11/2020	927	947 582,30	2 174 226,05
16 Nov 2020	613,41	750	2,70	1 242 155,25	15/12/2020	897	928 511,05	2 170 666,30
12 Dic 2020	609,91	750	2,70	1 235 067,75	11/01/2021	870	895 424,12	2 130 491,87
15 Ene 2021	611,12	750	2,70	1 237 518,00	14/02/2021	836	862 137,54	2 099 655,54
13 Feb 2021	612,63	750	2,70	1 240 575,75	15/03/2021	807	834 287,19	2 074 862,94
16 Mar 2021	612,66	750	2,70	1 240 636,50	15/04/2021	776	802 278,27	2 042 914,77
14 Abr 2021	615,13	750	2,70	1 245 638,25	14/05/2021	747	775 409,81	2 021 048,06
14 May 2021	617,49	750	2,70	1 250 417,25	13/06/2021	717	747 124,31	1 997 541,56
15 Jun 2021	619,90	750	2,70	1 255 297,50	15/07/2021	685	716 565,66	1 971 863,16
16 Jul 2021	621,43	750	2,70	1 258 395,75	15/08/2021	654	685 825,68	1 944 221,43
12 Ago 2021	624,39	750	2,70	1 264 389,75	11/09/2021	627	660 643,64	1 925 033,39
14 Set 2021	628,89	750	2,70	1 273 502,25	14/10/2021	594	630 383,61	1 903 885,86
15 Oct 2021	632,14	750	2,70	1 280 083,50	14/11/2021	563	600 572,51	1 880 656,01
15 Nov 2021	645,47	750	2,70	1 307 076,75	15/12/2021	532	579 470,69	1 886 547,44
15 Dic 2021	642,49	750	2,70	1 301 042,25	14/01/2022	502	544 269,34	1 845 311,59
12 Ene 2022	640,55	750	2,70	1 297 113,75	11/02/2022	474	512 359,93	1 809 473,68
14 Feb 2022	644,59	750	2,70	1 305 294,75	16/03/2022	441	479 695,82	1 784 990,57
15 Mar 2022	645,76	750	2,70	1 307 664,00	14/04/2022	412	448 964,64	1 756 628,64
12 Abr 2022	657,96	750	2,70	1 332 369,00	12/05/2022	384	426 358,08	1 758 727,08
16 May 2022	675,28	750	2,70	1 367 442,00	15/06/2022	350	398 837,25	1 766 279,25
16 Jun 2022	689,41	750	2,70	1 396 055,25	16/07/2022	319	371 118,02	1 767 173,27
13 Jul 2022	688,98	750	2,70	1 395 184,50	12/08/2022	292	339 494,90	1 734 679,40
14 Ago 2022	670,40	750	2,70	1 357 560,00	13/09/2022	260	294 138,00	1 651 698,00
13 Set 2022	640,01	750	2,70	1 296 020,25	13/10/2022	230	248 403,88	1 544 424,13
13 Oct 2022	628,32	750	2,70	1 272 348,00	12/11/2022	200	212 058,00	1 484 406,00
15 Nov 2022	617,32	750	2,70	1 250 073,00	15/12/2022	167	173 968,49	1 424 041,49
14 Dic 2022	602,16	750	2,70	1 219 374,00	13/01/2023	138	140 228,01	1 359 602,01
10 Ene 2023	592,79	750	2,70	1 200 399,75	09/02/2023	111	111 036,98	1 311 436,73
22 Feb 2023	563,30	750	2,70	1 140 682,50	24/03/2023	68	64 638,68	1 205 321,18
TOTAL				49 895 574,75			27 374 508,53	77 270 083,28

Décimo cuarto: Que, mediante escrito del 12 de junio de 2023, el señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

"(...)

Por otro lado, desde el punto de vista del Derecho Administrativo, era obligación de esa Dirección, proceder con el cobro periódico de dichos rubros, no obstante sea por dolo o negligencia, dejó de hacerlo y esto es el hecho generador de los intereses que ilegalmente se pretende cobrar desde que la Administración fue omisa en su obligación, por lo que pretende ahora esa Dirección aprovecharse de su propio dolo o negligencia en detrimento de los derechos del administrado, lo cual es ilegal, inmoral y constituye un presunto enriquecimiento sin causa, por lo tanto los únicos interés procedentes son aquellos que se generen una vez

realizado el cobro pretendido y no los que se hayan generado por omisión, dolo, culpa o negligencia de la administración.

En el caso de tomar en cuenta los intereses, como acto de buena fe según el cálculo otorgado por la parte jurídica, y no por fecha de factura emitida. Nos acogemos a la prescripción indicada en el código de Comercio, el cual textualmente dice así:

Código de Comercio, Capitulo Cuarto: Del plazo de la prescripción, Artículo 984:

Salvo lo expresamente dispuesto en otros capítulos de este Código, todo derecho y su correspondiente acción prescriben en cuatro años, con las siguientes salvedades que prescribirán en un año: b) Las acciones para cobrar intereses, alquileres, arrendamientos o rentas; d) Las acciones para cobrar el uso de cualquier otro derecho sobre bienes muebles.

Agradezco se tomen en consideración nuestras objeciones, con el fin de llevar a un acuerdo que sea de beneficio para antas partes.

Caso contrario, desde ya solicito se demuestre con documento idóneo el cobro que se pretende realizar a mi representada durante todos los meses anteriores y que mi representada no haya realizado y que haya generado los interés que se pretende cobrar".

Décimo quinto: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0337-2023 del 13 de junio de 2023, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, solicitaron criterio legal sobre la prescripción de los intereses moratorios de las facturas cobradas a la compañía Carmon Air Charter limitada, basado en lo que indica el Código de Comercio, aportando, en este mismo acto, el cálculo actualizado contemplando únicamente los intereses de los últimos 12 meses: (folio 29 del expediente administrativo)

ACUERDO DEL CETAC-AC-2019-1180, HANGAR 15
Tipo cambio de compra y de venta del dólar de los Estados Unidos de América
Referencia del Banco Central de Costa Rica
En colones costarricenses

	TIPO DE CAMBIO	METROS 2	TARIFA DÓLAR	MONTO NETO	FECHA DE VENCIMIENTO	DÍAS VENCIDOS	INTERÉS	MONTO BRUTO
13 Nov 2019	584,69	750	2,70	1 183 997,25				1 183 997,25
13 Dic 2019	572,52	750	2,70	1 159 353,00				1 159 353,00
15 Ene 2020	572,01	750	2,70	1 158 320,25				1 158 320,25
14 Feb 2020	571,22	750	2,70	1 156 720,50				1 156 720,50
14 Mar 2020	567,68	750	2,70	1 149 552,00				1 149 552,00
15 Abr 2020	569,29	750	2,70	1 152 812,25				1 152 812,25
14 May 2020	571,82	750	2,70	1 157 935,50				1 157 935,50
13 Jun 2020	570,83	750	2,70	1 172 130,75				1 172 130,75
14 Jul 2020	584,55	750	2,70	1 183 713,75				1 183 713,75
13 Ago 2020	600,11	750	2,70	1 215 222,75				1 215 222,75
14 Set 2020	597,43	750	2,70	1 209 795,75				1 209 795,75
16 Oct 2020	605,75	750	2,70	1 226 643,75				1 226 643,75
16 Nov 2020	613,41	750	2,70	1 242 155,25				1 242 155,25
12 Dic 2020	609,91	750	2,70	1 235 067,75				1 235 067,75
15 Ene 2021	611,12	750	2,70	1 237 518,00				1 237 518,00
13 Feb 2021	612,63	750	2,70	1 240 575,75				1 240 575,75
16 Mar 2021	612,66	750	2,70	1 240 636,50				1 240 636,50
14 Abr 2021	615,13	750	2,70	1 245 638,25				1 245 638,25
14 May 2021	617,49	750	2,70	1 250 417,25				1 250 417,25
15 Jun 2021	619,90	750	2,70	1 255 297,50				1 255 297,50
16 Jul 2021	621,43	750	2,70	1 258 395,75				1 258 395,75
12 Ago 2021	624,39	750	2,70	1 264 389,75				1 264 389,75
14 Set 2021	628,89	750	2,70	1 273 502,25				1 273 502,25
15 Oct 2021	632,14	750	2,70	1 280 083,50				1 280 083,50
15 Nov 2021	645,47	750	2,70	1 307 076,75				1 307 076,75
15 Dic 2021	642,49	750	2,70	1 301 042,25				1 301 042,25
12 Ene 2022	640,55	750	2,70	1 297 113,75				1 297 113,75
14 Feb 2022	644,59	750	2,70	1 305 294,75				1 305 294,75
15 Mar 2022	645,76	750	2,70	1 307 664,00				1 307 664,00
12 Abr 2022	657,96	750	2,70	1 332 369,00				1 332 369,00
16 May 2022	675,28	750	2,70	1 367 442,00	15/06/2022	350	398 837,25	1 766 279,25
16 Jun 2022	689,41	750	2,70	1 396 055,25	16/07/2022	319	371 118,02	1 767 173,27
13 Jul 2022	688,98	750	2,70	1 395 184,50	12/08/2022	292	339 494,90	1 734 679,40
14 Ago 2022	670,40	750	2,70	1 357 560,00	13/09/2022	260	294 138,00	1 651 698,00
13 Set 2022	640,01	750	2,70	1 296 020,25	13/10/2022	230	248 403,88	1 544 424,13
13 Oct 2022	628,32	750	2,70	1 272 348,00	12/11/2022	200	212 058,00	1 484 406,00
15 Nov 2022	617,32	750	2,70	1 250 073,00	15/12/2022	167	173 968,49	1 424 041,49
14 Dic 2022	602,16	750	2,70	1 219 374,00	13/01/2023	138	140 228,01	1 359 602,01
10 Ene 2023	592,79	750	2,70	1 200 399,75	09/02/2023	111	111 036,98	1 311 436,73
22 Feb 2023	563,30	750	2,70	1 140 682,50	24/03/2023	68	64 638,68	1 205 321,18
TOTAL				49 895 574,75			2 353 922,20	52 249 496,95

Considerando:

Tras el cobro de facturas efectuado por el Proceso de Tesorería, consignado en el oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0254-2023 del 26 de abril de 2023, por un monto de ¢49.895.574,75, por concepto del uso en precario del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, mediante escrito del 21 de abril de 2023, el señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada, presentó propuesta de arreglo de pago por el monto antes consignado, rubro que corresponde únicamente a la tarifa correspondiente al canon del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, desde el mes de noviembre de 2019 hasta el mes de febrero de 2023.

Tras gestiones ante la Asesoría Jurídica, mediante el oficio número 333-DGAC-DFA-RF-TE-OF-0333-2023 del 8 de junio de 2023, la Unidad de Recursos Financieros realizó el cálculo correspondiente a los intereses moratorios de las facturas que la compañía Carmon Air Charter limitada adeuda a la Administración, por concepto del canon correspondiente al permiso de uso en precario del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, monto que en aquel momento ascendía a ¢27.374.508,53, más la deuda principal, por un monto de ¢49.895.574,75.

Sin embargo, el señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil el no cobro de esos intereses, por resultar legalmente improcedente; caso contrario, la prescripción de dichos extremos, según los lineamientos del artículo 984 del Código de Comercio.

a) **Sobre la competencia del Consejo Técnico de Aviación Civil para fijar cánones por las facilidades aeroportuarias**

El Consejo Técnico de Aviación Civil es el órgano competente para fijar las tarifas o cánones por las facilidades que el Estado brinda en los aeropuertos nacionales, como es el caso de las instalaciones y terrenos destinados a la explotación de locales comerciales o actividades de índole aeronáutica o conexas, tal es el caso concreto del canon para los permisos de uso en precario de los espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

El fundamento legal de dicha competencia lo encontramos en lo dispuesto en el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de abril de 1944, aprobado mediante ley número 877 del 4 de julio de 1947, misma que establece el derecho de los Estados contratantes de establecer los derechos aeroportuarios y otros similares para el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea, mismo que indica lo siguiente:

> *"Artículo 15. - Derechos aeroportuarios y otros similares*
>
> *Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.*
>
> *Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:*
>
> *a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;*
>
> *b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales, dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.*
>
> *Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo".*

Asimismo, en los numerales 10, inciso IX y 166 de la Ley General de Aviación Civil, número 5150 del 14 de mayo de 1973. Estas dos últimas disposiciones, en lo que interesa, disponen lo siguiente:

> *"Artículo 10.- Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:*
>
> *I.- (...)*
>
> *IX.- Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificado de aeronavegabilidad.*
>
> *Artículo 166.- Las tarifas, las rentas o los derechos aplicables a toda clase de servicios y facilidades aeroportuarias propiedad del Estado, serán fijados por el Consejo Técnico de Aviación Civil y aprobados por el Poder Ejecutivo, salvo los precios y las tarifas que deba fijar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en aplicación de su ley o como consecuencia de un tratado internacional suscrito por Costa Rica.*
>
> *(...)".*

De este modo, es que el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el decreto ejecutivo número 20217-MOPT del 22 de enero de 1991, denominado *Régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades aeroportuarias*, establece, con aprobación del Poder Ejecutivo, en representación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, las tarifas correspondientes al canon por concepto de uso en precario de instalaciones aeroportuarias en los aeropuertos nacionales, en este caso, el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

En ejercicio de dicha competencia, el Consejo Técnico de Aviación Civil le ha recomendado al Poder Ejecutivo la aprobación de varios Reglamentos para la regulación del régimen tarifario para la prestación y facilidades aeroportuarias, los cuales se han concretado en distintos decretos ejecutivos, entre otros, en los números 4245-A, del 21 de octubre de 1974, 6956-MOPT, del 27 de abril de 1977, 7605-MOPT, del 17 de octubre de 1977, 13146-MOPT, del 24 de noviembre de 1981, 13743-MOPT, del 15 de julio de 1982, 18158-MOPT, del 16 de mayo de 1988, 20217, del 22 de enero de 1991, 21852-MOPT, del 5 de enero de 1993, 22861-MOPT, del 4 de febrero de 1994, 24168-MOPT, del 27 de marzo de 1995, 25024, del 23 de febrero de 1996, 57295-MOPT, del 17 de agosto de 1998, 29454-MOPT, del 30 de abril de 2001, 32252-MOPT, del 2 de marzo de 2005, 35754-MOPT, del 4 de enero de 2010, 36249-MOPT, del 8 de octubre de 2010, 37108-MOPT, del 26 de abril de 2012, 37365-MOPT, del 20 de setiembre de 2012 y 37787-MOPT del 26 de junio de 2013.

De modo que, teniendo claro el asidero legal para fijar estas tarifas, conviene traer a colación, en cuanto a estos precios públicos, lo indicado por la Procuraduría General de la República en dictamen número 138 del 5 de mayo de 2013, en el que destaca lo siguiente:

"Ahora bien, en relación con la naturaleza jurídica de las tarifas o cánones por las facilidades aeroportuarias –que se concretan en los Reglamentos que emite el Poder Ejecutivo atendiendo la recomendación del CETAC-, debemos indicar que constituyen precios públicos.

Y por precios públicos, como bien ha señalado la Procuraduría

"(...) ***deben entenderse las contraprestaciones satisfechas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público****, así como por la prestación de servicios o realización de actividades administrativas cuando no es obligatoria su solicitud ni su recepción, o cuando sean susceptibles de prestarse por el sector privado, al no implicar ejercicio de autoridad.*

(...).

Bajo esta concepción, las sumas de dinero que se exigen, por ejemplo, con motivo de servicios postales, telegráficos, telefónicos, de agua corriente y de servicios cloacales, de instrucción pública, de transportes estatizados, ***son precios públicos, cuya característica principal es que la contraprestación económica, no es fijada por el solo poder de imperio de la administración, sino que se encuentra sujeta más que todo a criterios de tipo económico, pero respetando los principios generales del servicio público aplicables tanto en la prestación directa por parte del Estado, como por el concesionario particular****, de suerte, que la fijación de las tarifas procuran más que todo la recuperación del costo." Dictamen n.° C-185-95, del 25 de agosto de 1995. Lo subrayado no es del original.*

Los precios públicos (tarifas o cánones) no deben ser confundidos con los tributos (impuestos, tasas y contribuciones especiales). Por canon o tarifa debe entenderse la contraprestación pecuniaria que efectúa el usuario por el uso y disfrute especial de un bien demanial y la ventaja diferencial obtenida. Se trata de una prestación no impuesta en forma coactiva, como es el caso de los tributos, sino producto de una solicitud voluntaria del interesado, unida a un compromiso de cubrirla. Además, es lo cierto que las tarifas o cánones, como precios públicos, pueden ser fijados y modificados por Decreto Ejecutivo pues, repito, no ostentan la condición de tributo".

(El destacado es propio)

Así las cosas, para el análisis que nos interesa, se procederá a determinar la naturaleza, fundamento legal y prescripción que se generen de los intereses indemnizatorios por el incumplimiento de la compañía Carmon Air Charter limitada con el pago del canon – precio público – por la utilización del hangar 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

b) Sobre la naturaleza y cobro de intereses indemnizatorios

Los intereses indemnizatorios surgen al verificarse la inobservancia de una obligación dineraria en concreto. Ello, en virtud del arribo del término del plazo o el cumplimiento o extinción de la condición, sin que se haya confirmado el pago de lo convenido.

De esta manera, deja de correr el interés corriente y el moroso, por lo cual, el deudor u obligado debe indemnizar al acreedor o prestamista, por los daños y perjuicios que ha causado su incumplimiento, mediante el interés moratorio o indemnizatorio, tal y como lo exterioriza el artículo 706 del Código Civil, el cual señala textualmente, lo siguiente:

> *"Artículo 706.- Si la obligación es de pagar una suma de dinero, los daños y perjuicios consisten siempre y únicamente en el pago de intereses sobre la suma debida, contados desde el vencimiento del plazo".*

De forma seguida, el numeral 707 del Código Civil indica, en cuanto a la prescripción en la responsabilidad de los intereses por daños y perjuicios, lo siguiente:

> *"Artículo 707.- La responsabilidad por daños y perjuicios prescribe con la obligación cuya falta de cumplimiento la produce".*

En cuanto a esta línea argumentativa, mediante la sentencia número 1188 de las siete horas con cincuenta minutos del veintitrés de noviembre de dos mil siete, el Tribunal Primero Civil señaló lo siguiente:

> *"**El interés moratorio constituye la forma específica de indemnización por el atraso en el pago de una obligación pecuniaria** y reemplaza, en principio, a los daños y perjuicios que corresponden en el incumplimiento de las otras obligaciones. Es decir que el interés moratorio surge de la inejecución de la obligación, no así el compensatorio que forma parte de la normalidad y es propio del régimen contractual".*
>
> (El resaltado es propio)

Así entonces, **bajo la inteligencia de que los intereses moratorios son en realidad de carácter indemnizatorio, por cuanto el cobro de los mismos se dan producto de una lesión** que se ocasiona al patrimonio del Consejo Técnico de Aviación Civil, en este caso en particular, **como consecuencia de la falta de pago oportuno, es claro que es una obligación**, por parte de la compañía Carmon Air Charter limitada, el pago de los intereses indemnizatorios por las facturas dejadas de cancelar por concepto del canon mensual por el permiso de uso en precario del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma; sin embargo, el señor Everardo Carmona, representante legal de la compañía antes citada, solicitó la declaración de prescripción de estos al amparo del artículo 984 del Código de Comercio, aspecto que a continuación se analizará.

Este artículo 984 del Código de Comercio indica, sobre el plazo de operación del instituto de la prescripción, lo siguiente:

> *"Salvo lo expresamente dispuesto en otros capítulos de este Código, todo derecho y su correspondiente acción prescriben en cuatro años, **con las siguientes salvedades que prescribirán en un año**:*
>
> *(...)*
> *b) Las acciones para cobrar intereses, alquileres, arrendamientos o rentas;*

(...)

d) Las acciones para cobrar el uso de cualquier otro derecho sobre bienes muebles".

(El resaltado es propio)

Sobre el plazo de la prescripción y la especial naturaleza del derecho subyacente, en la sentencia número 51-97 de las quince horas diez minutos del 27 de junio de 1997, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia indicó, para el caso concreto de los intereses moratorios en material mercantil, tal y como ha sido invocado por el señor Carmona Herrera, lo siguiente:

> *"IV.- La prescripción negativa -liberatoria o extintiva-, tiene como finalidad el resguardo del orden social y la seguridad jurídica. Se procura evitar, a través de ella, la prolongación indefinida en el ejercicio de los derechos, pues genera un alto grado de duda e incertidumbre en los individuos. Permite esta figura, en razón del transcurso del tiempo y de la inactividad, la liberación del vínculo obligacional a favor del sujeto deudor. Quien se favorece con dicha exoneración, debe manifestar su voluntad de hacer valer la prescripción en el proceso respectivo. De tal manera, no le es dado al Juzgador declararla de oficio. La renuncia tácita o expresa es factible, en tanto no sea anticipada. Por otra parte, ha de tenerse presente la posibilidad de situaciones jurídicas imprescriptibles, en virtud de la especial naturaleza del derecho subyacente. En forma expresa el ordenamiento jurídico establece los plazos a partir de los cuales puede ser gestionada la prescripción liberatoria.* ***Para el caso concreto de los intereses, a los cuales está referida la gestión en la presente litis, el artículo 984 inciso b) del Código de Comercio, acuerda el de un año****".*
>
> (El resaltado es propio)

Sin embargo, en análisis de esta Asesoría Jurídica, el aludir que estamos frente a regulación de materia mercantil es impreciso, puesto que la competencia que ha sido otorgada al Consejo Técnico de Aviación Civil hace que las concesiones y los permisos de uso por las facilidades aeroportuarias se enmarquen como una relación jurídica regulada por un régimen especial de Derecho Público, debido a que no se trata de materia contractual de la Administración pero sí existe regulación especial para aplicar.

Sobre este tema, mediante la opinión jurídica número OJ-041-2003 del 10 de marzo de 2003, la Procuraduría General de la República indicó:

> *"A nuestro modo de ver, en términos generales,* ***las concesiones de uso y los permisos de uso en los aeropuertos, son relaciones jurídicas reguladas por un régimen especial de Derecho Público.*** *En esta dirección, y con el ánimo de no hacer más extenso este estudio, y en vista de la cita que hace la Asesoría Legal de uno de nuestros dictámenes, el n.° C-083-2000 de 28 de abril del 2000, no lo vamos a transcribir; empero, puede consultarse en Sistema Nacional de Legislación Vigente, ya que ahí se aborda con amplitud el tema.* ***Lo anterior significa, ni más ni menos, que las reglas de prescripción a aplicar, en este asunto, son las que se encuentran en el Derecho estatutario, y no en el Derecho mercantil.***

Pese a lo anterior, en este tipo de relaciones jurídico-administrativas, debemos hacer una distinción elemental entre aquellas que involucran una actividad contractual de la Administración Pública y las que no se da ese supuesto. En el primer caso, la Ley de Contratación Administrativa, Ley n.° 7494 de 2 de mayo de 1995, en su numeral 35, establece claramente que el plazo con que cuenta la Administración para reclamar al contratista la indemnización por daños y perjuicios, originada en el incumplimiento de sus obligaciones, es de cinco años. Esta norma se desarrolla en el numeral 38 del Reglamento a la citada ley, al indicar que el plazo de prescripción comienza a partir del recibo, a satisfacción de la Administración, del servicio, el suministro o la obra.

Ahora bien, las normas legales y reglamentarias parecieran estar pensadas para otras hipótesis de la contratación administrativa; sin embargo, siguiendo la tesis que esbozamos ante el Tribunal Constitucional señalada supra, nos parece que resultan aplicables cuando estamos en presencia de una actividad contractual de la Administración a través de la cual se da en concesión a un administrado espacios que están en un aeropuerto. Por otra parte, con base en los principios de razonabilidad y proporcionalidad, los cuales, según la reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional, tienen rango constitucional, cuando existe una relación de esta naturaleza, donde hay contraprestaciones recíprocas y, por ende, las partes poseen mecanismo fiables para determinar si la otra está o no cumpliendo con sus obligaciones, lo lógico y justo es aplicar este tipo de prescripción (cinco años), y no la decenal. Máxime de que estamos en presencia de relaciones continuas y actuales y, por consiguiente, es sumamente sencillo el determinar los incumplimientos contractuales de los concesionarios o permisionarios. Por último, aplicar la prescripción decenal, en estos casos, conllevaría a legitimar conductas omisivas de la Administración Pública, es decir, avalar el incumplimiento de los deberes que le impone el ordenamiento jurídico en relación con la actividad contractual que desarrolla; amén de dejar en mal predicado los principios de seguridad jurídica y de buena fe.

(...)

De lo anterior, se puede afirmar, con un importante grado de certeza, que el plazo de prescripción de cinco años del numeral 35 de la Ley n.° 7494, se aplica a todo tipo de contratación administrativa, con la excepción de los contratos de obras públicas. No en vano la ubicación de este numeral está en la sección primera, "generalidades", del capítulo VI, "procedimientos de contratación", de la citada ley.

Cuando se da la otra hipótesis, donde la relación jurídica no es el resultado de la actividad contractual de la Administración Pública, el plazo de prescripción que se aplica es el decenal, toda vez que no existe norma expresa, de naturaleza especial, que prevea un plazo de prescripción menor. Así las cosas, el operador jurídico, y al no estar de por medio relaciones jurídicas reguladas por el Derecho mercantil dada su naturaleza, debe aplicar el plazo de prescripción de los diez años (artículo 868 del Código Civil).

Un comentario final, en el caso de los administrados que tienen un permiso en precario, lo cuales se niegan a cumplir con las obligaciones que asumieron con la Administración Pública,

es importante tener presente lo que prescribe el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública, en el sentido de que la Administración Pública puede revocar por razones de oportunidad o conveniencia SIN RESPONSABILIDAD el citado permiso y, de esa forma, recuperar el bien, máxime cuando el justiciable persiste en no cumplir con las obligaciones que asumió con la Administración Pública.

IV.- CONCLUSIONES.

1.-Las concesiones de uso y los permisos de uso en los aeropuertos, son relaciones jurídicas reguladas por el Derecho Administrativo, por regla general.

2.- Cuando estamos en presencia de una relación jurídica entre el Estado y el administrado a causa de la actividad contractual del primero, se aplica el plazo de prescripción de cinco años que prevé el numeral 35 de la Ley de Contratación Administrativa.

3.- Cuando la relación jurídica no es el resultado de la actividad contractual de la Administración Pública, aunque sí de naturaleza administrativa, el plazo de prescripción que se aplica es el decenal, toda vez que no existe norma expresa, de naturaleza especial, que prevea un plazo de prescripción menor".

(Lo destacado es propio)

La relación entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la compañía Carmon Air Charter limitada, producto del permiso de uso en precario por el hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, se enmarca a cabalidad dentro de los presupuestos determinados por el abogado del Estado, siendo entonces que no resulta correcto abrigarse en regulación privada, en medio de una relación jurídica de naturaleza administrativa.

c) Sobre la prescripción de los intereses indemnizatorios

Traemos nuevamente a colación que a raíz de la solicitud realizada por la Asesoría Jurídica a la Unidad de Recursos Financieros, ésta realizó el cálculo correspondiente a los intereses moratorios de las facturas que se encuentran pendientes de pago por parte de la compañía Carmon Air Charter limitada; es decir, las facturas desde noviembre de 2019 a febrero de 2023, monto que ascendía a los ¢27.374.508,53; sin embargo, en respuesta a este cobro, el representante de la compañía Carmon Air Charter limitada solicitó declarar la prescripción de los intereses moratorios, amparándose en el artículo 984 del Código de Comercio, ofreciendo un arreglo de pago por los ¢49.895.574,75, monto que corresponde únicamente a las facturas cobradas en primera intimación por el Proceso de Tesorería.
Una vez analizada la naturaleza jurídica y la procedencia del cobro de los intereses moratorios, teniendo claro su espíritu indemnizatorio, procedemos a analizar la resolución número 302-F-S1-2014, dictada por la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, la cual indica lo siguiente:

"Por estar íntimamente relacionados, ambos agravios se resolverán en conjunto. En resumen, reclama el recurrente que el Tribunal no aplicó el artículo 34 del RLCA y por ende tampoco

el numeral 984 inciso b) del CoCo; ya que, de haberlo hecho, habría determinado que los intereses que reclama la parte actora están prescritos.

Los juzgadores consideraron:

"La parte demandada ataca este reproche afirmando prescripción de intereses con base en el numeral 984 del Código de Comercio. Del estudio de los autos, se concluye que el finiquito fue firmado el día 16 de marzo del 2007, momento en el cual se aplica la disminución del monto por atrasos, el sobrante, veintiséis millones ochocientos cincuenta mil novecientos setenta y siete colones con treinta y tres céntimos, fue confirmado por CONAVI el 27 de enero del 2009. Es claro que, desde el derecho del contratista a recibir esa suma, con independencia de su aceptación bajo propuesta, (sic) le correspondía desde aquel momento, sea, desde la suscripción del finiquito. Si ésta no fue cancelada, refiere a una entrada en mora de la Administración, pues no honró el crédito que incluso ella misma aceptó de manera expresa. Ahora bien, para determinar la vigencia de la validez del cobro en razón de una posible prescripción, corresponde acudir, en primer término, a la legislación especial, ésta es, la contractual administrativa. En ella se determina en el ordinal 35 el tema de extinción de la responsabilidad del contratista, indicando: "En cinco años, prescribirá la facultad de la Administración de reclamar, al contratista, la indemnización por daños y perjuicios, originada en el incumplimiento de sus obligaciones. Si se tratara de obras públicas, el término para el reclamo indemnizatorio originado en vicios ocultos será de diez años, contados a partir de la entrega de la obra".

Esta disposición, sin lugar a duda, (sic) también se aplica a la posibilidad de reclamación de los administrados y, al indicarse expresamente que regula el tema de los daños y perjuicios, es claro que se aplica a la especie. ***Por consiguiente, el consorcio actor, como contratista, cuenta con un plazo de 5 años para reclamar sus intereses, ya que, por el principio de auto-integración del Derecho Administrativo Contractual, resulta innecesario acudir a la legislación privada, sea civil o comercial.***

En relación con este tema, el Dr. Ernesto Jinesta Lobo, en su Tratado de Derecho Administrativo, Tomo IV, Contratación Administrativa, expone: ***"Cabe advertir que la regla general de la prescripción quinquenal del artículo 35 LCA tiene, en caso de laguna normativa en materia de contratación administrativa, una virtualidad aplicativa muy profunda, por cuanto, el principio de la auto-integración del Derecho Administrativo (artículo 9º LGAP) manda a que, solamente, en caso de ausencia de norma administrativa aplicable –escrita o no escrita- se aplique el derecho privado y sus principios.*** *Consecuentemente, tal principio y el de igualdad, imponen colmar cualquier laguna, en materia de contratación administrativa, con ese plazo de prescripción quinquenal, máxime si se toma en consideración que la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia (Votos Nos. 280-I-94 de las 14:33 horas de 7 de junio de 1994 y 3783-96 de las 9 horas. de 26 de julio de 1996) ha sostenido que la prescripción, al ser un modo extintivo de los derechos y afectar la esfera jurídica particular por el transcurso del tiempo, debe ser reserva de ley por lo que no puede ser establecida reglamentariamente.*

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

Esta tesis, tal y como lo hemos sostenido en otra ocasión, resulta razonable y aplicable cuando el plazo de prescripción establecido reglamentariamente afecta al administrado, no cuando lo favorece, por cuanto, en tal caso, rigen los principios de la buena fe, lealtad, confianza legítima que obligan a las administraciones públicas , que no podrían auto-imponerse, por vía de reglamento, un plazo y luego pretender desaplicarlo –inderogabilidad singular del reglamento (artículo 13 LGAP)-, puesto que, la potestad reglamentaria, al ser discrecional, les permite modificarlo, reformarlo, o derogarlo en cualquier momento, claro está, con respecto de los derechos adquiridos de buen fe y las situaciones jurídicas consolidadas (artículo 34 constitucional)".

Por lo anterior la prescripción alegada debe denegarse, así como la excepción de falta de derecho respecto a los intereses sobre los veintiséis millones ochocientos cincuenta mil novecientos setenta y siete colones con treinta y tres céntimos que debían ser cancelados desde el 16 de marzo del 2007 y que el actor reclama hasta el 27 de enero del 2009, pues a esa fecha no había sido cancelada tal deuda, acogiéndose el pago de intereses durante ese lapso y por esa suma, de conformidad con el ordinal 1163 del Código Civil, al no existir norma en el ordenamiento jurídico administrativo que determine el tipo de tasa aplicable. De modo tal que se reconoce por ese período intereses legales correspondientes al tipo que pague el Banco Nacional de Costa Rica para los certificados de depósito a seis meses plazo y, sobre esa suma, que una vez definida transmuta en principal, se reconocen intereses legales hasta su efectiva cancelación, cálculos que se efectuarán en la fase de ejecución de sentencia".

VI. ***Coincide esta Sala con lo resuelto por el Tribunal****, pero con base en los argumentos que de seguido se explicarán. Tal y como se infiere de los autos, el caso particular atañe a un proceso civil de hacienda, donde lo que se discute es el cobro de una obligación dineraria, originada del no pago de la Administración, sobre montos que en derecho debía cancelarle al Consorcio contratado, pues así lo determinó el Tribunal. Merece aclararse, que, en este tipo de obligaciones, el dinero es lo directamente debido y solo se puede honrar la obligación con una cantidad líquida. Ahora bien, no puede dejarse de lado que en economías como la de Costa Rica, el poder adquisitivo de la moneda del curso legal disminuye con el paso del tiempo.* ***En virtud de ello, cuanto más tarde el deudor en pagar lo debido, menor será el valor de lo que reciba el acreedor. Justamente para eso existen los intereses, a fin de minimizar el efecto de esa devaluación; los cuales se convierten en paliativos que compensan esa pérdida del poder adquisitivo del dinero con el transcurso del tiempo. En esta misma línea de pensamiento, cabe señalar que cuando una obligación es dineraria, si quien debía hacer los pagos deja de cumplir, el lesionado, adquiere el derecho de reclamar los daños y perjuicios correspondientes****.*

De acuerdo a lo establecido en el ***artículo 706 del Código Civil: "Si la obligación es de pagar una suma de dinero, los daños y perjuicios consisten siempre y únicamente en el pago de interese sobre la suma debida [...]"****; lo anterior significa que en casos como el de estudio, el resarcimiento que se pretende solo puede verse reflejado en el pago de intereses sobre la suma debida. En este punto, resulta trascendente hacer la siguiente acotación: lo que se está determinando en este proceso es que, los réditos que se le están reconociendo a la parte actora, lo son por concepto de perjuicios, provocados ante el actuar indebido del Conavi; en*

ese sentido, es importante aclarar que no se están generando a raíz del pago oportuno de la obligación principal y como intereses nacidos de una inversión lucrativa. ***Lo anterior conlleva a concluir, no estarse en presencia de los supuestos que regula la ley comercial.*** *En este sentido se puede consultar de esta Sala, la resolución número 1440 de las 8 horas 50 minutos del 30 de octubre de 2012.*

En esta línea de pensamiento, resulta conveniente ***indicar la norma que regula la prescripción al caso de estudio. El artículo 35 de la LCA establece: "Prescripción de la responsabilidad del contratista. En cinco años, prescribirá la facultad de la Administración de reclamar, al contratista, la indemnización por daños y perjuicios, originada en el incumplimiento de sus obligaciones. [...]"****; por su parte* ***el numeral 34 del RLCA en lo que al caso interesa, impone: "Forma de pago y reconocimiento de intereses. [...] El reclamo de los intereses moratorios prescribirá en un plazo de un año, según las disposiciones contempladas en el Código de Comercio.".***

Tal y como se explicó con anterioridad, ***para el asunto de análisis, no es posible aplicar la normativa del CoCo, lo cual representa justamente el argumento del casacionista, sea su inconformidad por la no aplicación del ordinal 984 inciso b) del CoCo. Al no tratarse de réditos generados por el lucro del dinero, sino que vienen a ser una compensación de daños y perjuicios, no es posible acudir a la legislación mercantil, y, por ende, no se puede hacer uso de lo estipulado en el canon 984 inciso b) del CoCo.*** *Ahora bien, no coincide esta Cámara con el argumento del Tribunal, de que en el caso de estudio exista algún vacío legal. Vale aclarar que en otras ocasiones ya esta Sala ha considerado que aún y cuando aquel precepto 35 citado, establece el plazo prescriptivo para que la Administración reclame al contratista la indemnización, pero aunque no se regula ningún supuesto a la inversa, acudiéndose a una integración analógica y en apego a los principios de igualdad y el del equilibrio de intereses; si la Administración cuenta con cinco años para cobrar los daños y perjuicios que se le causen ante un incumplimiento de las obligaciones, resultaría irrazonable y violatorio de aquellos postulados, que siendo el administrado quien tenga el derecho a hacer este tipo de reclamos, se le aplique un plazo distinto, ya sea que le fuese más favorable o pernicioso. Es por ello, que la norma discutida, resulta aplicable tanto para la Administración, como para el administrado. En este sentido, puede verse la sentencia número 469 de las 15 horas 20 minutos del 7 de mayo de 2009. En consecuencia, es evidente, que la normativa aplicada por el Tribunal fue la correcta y, por ende; no se producen las violaciones directas que alega el casacionista. De tal manera que sus agravios deberán denegarse".*

(El resaltado es propio)

Es importante recalcar en este apartado lo citado anteriormente, en donde la Procuraduría General de la República, mediante la opinión jurídica número OJ-041-2003 citada, concluyó que las concesiones de uso y los permisos de uso en los aeropuertos, son relaciones jurídicas reguladas por un régimen especial de *Derecho Público*, reguladas específicamente por el *Derecho Administrativo*, y que cuando la relación jurídica no es el resultado de la actividad contractual de la Administración Pública, aunque sí de naturaleza administrativa, el plazo de prescripción que se aplica es el decenal, toda vez que no existe norma expresa, de naturaleza especial, que prevea un plazo de prescripción menor.

Aunado a lo anterior, en **el caso que atiende este criterio no se está en presencia de los supuestos que regula la ley comercial, tal y como lo ha solicitado la compañía Carmon Air Charter limitada, por no referirse el cobro de intereses moratorios a réditos generados por el lucro del dinero, sino su naturaleza indemnizatoria, por lo que no es posible, ni procedente, acudir a la legislación mercantil**, como lo ha solicitado el representante de la compañía Carmon Air Charter limitada, solicitando la prescripción de los intereses, haciendo uso del artículo 984 del Código de Comercio.

Por lo que, en el mismo orden de ideas, la Administración, facultada en la normativa especial, a saber Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de abril de 1944, aprobado mediante ley número 877 del 4 de julio de 1947; Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, y Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias, oficializado mediante decreto ejecutivo número 20217 del 22 de enero de 1991, entendiéndose esta normativa como la regulación que resguarda la relación jurídica de naturaleza administrativa, sin que determine específicamente plazo de prescripción, debe entonces aplicarse el plazo de prescripción decenal, según artículo 868 del Código Civil, el cual establece lo siguiente:

> *"Artículo 868. - Todo derecho y su correspondiente acción se prescriben por diez años. Esta regla admite las excepciones que prescriben los artículos siguientes y las demás establecidas expresamente por la ley, cuando en determinados casos exige para la prescripción más o menos tiempo".*

El Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, en sentencia número 39-2023 de las 10:30 del 17 de mayo de 2023, ha subrayado el tema de la naturaleza del canon aeroportuario, indicando lo siguiente:

> *"En cuanto al tema de los intereses moratorios de 2,5% creados por un Decreto Ejecutivo, esa situación fue resuelta por la Sala Constitucional en los votos números 3379-96 y 1104-2022, no siendo el canon aeroportuario de naturaleza tributaria, sino la actividad ordinaria de cobro por el uso del dominio público, no vulnerándose el principio de reserva de ley, en los términos del artículo 5 CNPT, encontrando su fundamento en el Convenio de Chicago, lo mismo que en la LGAC y los numerales 140.3 y 18 de la Constitución Política".*

En el caso de análisis, bajo la argumentación esgrimida, teniendo en consideración que es los intereses cobrados no son por el rédito del lucro del dinero, sino que son de carácter indemnizatorio, por lo que no es posible, ni correcto, recurrir a legislación privada, es que la Administración, a través de la Unidad de Recursos Financieros y el Proceso de Tesorería, a la compañía Carmon Air Charter limitada, debe continuar con el trámite correspondiente del monto adeudado por concepto de canon por las facturas sin pagar desde noviembre de 2019 a la fecha, por ¢49.895.574,75 y, adicionalmente, por concepto de intereses moratorios ¢27.374.508,53, para un monto global de ¢77.270.083,28, por encontrarse todas las facturas dentro del plazo de los 10 años determinado por el Código Civil.

d) Sobre la posibilidad de otorgar arreglos de pago

Al respecto, la Ley General de Aviación Civil no establece una norma específica que regule la materia en cuanto a arreglos de pago, sin embargo, el artículo 314 de este cuerpo normativo, establece que, en forma supletoria

en ausencia de ley, se aplique el Código de Comercio, Código Civil y Código Procesal Civil, en todo lo no previsto en esta Ley.

En cuanto a la posibilidad de realizar arreglos de pago, en el dictamen número C-12-97 del 22 de enero de 1997, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

"B-. LA POSIBILIDAD DE OTORGAR FACILIDADES DE PAGO

(...)

Pero, esa posibilidad de arreglos existe también en tratándose de deudas por no pago de los precios públicos. El artículo 314 de la Ley de Aviación Civil, en concordancia con los principios de la Ley General de la Administración Pública, establece la aplicación supletoria del Código de Comercio, del Código Civil y del Código de Procedimientos Civiles, en caso de ausencia de disposición expresa en la materia dentro de la Ley de Aviación Civil. Lo que nos remite al campo del Derecho Privado y de los principios que lo rigen. Pues bien, puesto que las empresas de aviación son empresas comerciales, resulta aplicable supletoriamente el Código de Comercio, el cual permite que las partes acuerden prórrogas y facilidades de pago. Dispone el artículo 424 del Código de Comercio.

(...)

Por lo antes expuesto, es criterio de la Procuraduría General de la República, que:
a) Para determinar la naturaleza de los recursos que la ley prevé, el Consejo Técnico de Aviación Civil debe estarse a los principios de coercitividad de la prestación pecuniaria y al carácter inherente o no del servicio aeronáutico y del complementario a la aviación.

b) En caso de que esos recursos constituyan tasas, artículo 4° del Código Tributario, el Consejo Técnico de Aviación Civil podría acordar prórrogas y facilidades de pago, sujeto a lo dispuesto en el numeral 38 de este cuerpo normativo.

c) En relación con los recursos de naturaleza no tributaria y que constituyan precios públicos, a falta de disposición expresa en las leyes que rigen la administración financiera del Estado, resulta aplicable lo dispuesto en el Derecho común. Consecuentemente, se prevé la posibilidad de prórrogas y facilidades.

d) En ambos casos, tasa y precio público, deben exigirse los intereses indemnizatorios y sancionatorios previstos por el ordenamiento (artículos 57 y 76 del Código Tributario y 497 y 498 del Código de Comercio, respectivamente).

e) Es entendido que corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil valorar la conveniencia de concluir arreglos de pago con sus deudores y aplicar el régimen jurídico correspondiente a la naturaleza de las deudas, respecto de la posibilidad de entablar los procesos de ejecución administrativa o judicial que fueren procedentes".

Adicionalmente, toda gestión de arreglo de pago que se realice con el Consejo Técnico de Aviación Civil debe ajustarse a lo dispuesto en el Procedimiento de Gestión Financiera número 6P02; mismo que indica, específicamente, lo siguiente:

"(...)

2.5. "Lineamiento para otorgar el arreglo de pago:

2.5.1. Responsable de CxC analiza la información suministrada por el cliente.

2.5.2. Para el otorgamiento de un arreglo de pago se deberá cumplir con las siguientes pautas

2.5.2.1 Todo arreglo de pago deberá ser presentado al CETAC.

(...)

2.5.2.2 Los arreglos de pago no se aprueban si la empresa en su último arreglo de pago no cumplió en cancelar sus cuotas en el tiempo especificado en cada letra de cambio.

2.5.2.3 Se aprueba un arreglo de pago cuando el análisis financiero de la empresa resulte positivo, a saber: el análisis de la liquidez, análisis dela actividad, análisis del endeudamiento, análisis de la rentabilidad y su flujo de caja proyectado.

2.5.2.4 Se aprueba un arreglo de pago cuando al revisar su historial crediticio,ha reflejado interés en mantenerse al día son sus compromisos dinerarios.

2.5.2.5 El período máximo que se aprueba para la cancelación del monto principal más intereses será de 18 cuotas (año y medio).

2.5.2.6 Se recibirán solicitudes de arreglos de pago cuando provengan de multas impuestas por el CETAC o en su defecto su historial crediticiode facturación haya sido bueno.

2.5.2.7 En el caso de acumular dos letras de cambio se pasará a la AsesoríaJurídica por oficio.

2.5.2.8 No se permitirá incluir dentro de un arreglo de pago facturas sin vencer.

2.5.2.9 En el caso de ser aprobado un arreglo de pago la empresa debe mantenerse al día con el pago de la facturación ordinaria.

2.5.2.10 El monto máximo vencido para un arreglo de pago será de ¢50.000.000.00.

(...)".

2.18. Arreglos de pago

2.18.1. Para solicitar un arreglo de pago, el concesionario presenta los siguientes documentos:
• Oficio formal de solicitud de arreglo de pago dirigido al CETAC, indicando la solicitud de arreglo, que incluye las facturas vencidas, la razón social, firmado por el apoderado generalísimo o por el representante legal, que incluye el número de teléfono, la dirección de correo electrónico y la dirección física exacta.
• Justificación de las razones por las cuales no ha podido cancelar las facturas pendientes.
• Proyección de flujo de caja a un año.
• Estados financieros de los dos últimos períodos fiscales.
• Razones financieras, como mínimo las siguientes: liquidez, rentabilidad, endeudamiento y capital de trabajo.

Los tres últimos puntos tienen que ser certificados por un Contador Público Autorizado (CPA), de lo contrario no se acepta.

Documentación que debe ser presentada en un plazo de 7 días hábiles de lo contrario se archiva dicha solicitud.

2.18.2. La DGAC o el CETAC recibe y traslada a la Unidad de Recursos Financieros la solicitud del Concesionario, para efectuar arreglo de pago por deudas acumuladas producto de sus obligaciones dinerarias con el CETAC.

2.18.3. El jefe de Recursos Financieros traslada la solicitud al jefe del PT, para que lo remita al responsable de realizar la gestión de cobro y realice el análisis correspondiente.

2.18.4. Para otorgar un arreglo de pago se deberá cumplir con lo establecido en el instructivo. "6I20, Lineamientos para otorgar un arreglo de pago. V01.pdf.

(...)".

De esta manera, en aras de facilitar un arreglo de pago a la compañía Carmon Air Charter limitada, deberá la Unidad de Recursos Financieros y el Grupo de Trabajo de Tesorería, realizar un análisis sobre la solicitud de arreglo de pago, en el que se contemple el pago total por concepto de las facturas pendientes de pago más el monto correspondiente por intereses moratorios, en cumplimiento con la normativa especial aplicable.

e) Sobre la responsabilidad de los funcionarios encargados del cobro

Es importante, en medio del tratamiento del presente caso, identificar que un cobro por el permiso de uso de hangar que se realiza 24 meses después es a todas luces tardío e ineficaz, en cumplimiento de la instrucción girada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de acuerdo con las facultades otorgadas a éste por la Ley General de Aviación Civil.

Consultada la razón que medió para no efectuar el cobro del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, desde el mes de noviembre de 2019, es que, mediante el oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-0269-2023 del 3 de mayo de 2023, notificado el 29 de mayo de 2023, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, indicaron lo siguiente:

> *"La razón de la existencia del arreglo de pago a Carmon Air Charter Limitada es porque* ***desde el año 2019 la Administración mediante acuerdo CETAC-AC-2019-01180, Resolución 178-2019 y el Acta notificación N°0394 del 18 de octubre del 2019, le otorga al Concesionario el permiso de uso en precario del hangar No. 15 del AITBP, con un área de 750 m2****, cuya actividad es brindar servicios de vuelos nacionales e internacionales(taxi aéreo) de pasajeros con aeronaves de ala fija con una vigencia igual al certificado de explotación.*
>
> *A la fecha producto de una solicitud por parte de personeros de dicha compañía,* ***la Unidad de Recursos Financieros se percató que no había recibido el acuerdo ni ninguna otra comunicación por parte del CETAC para confeccionar la facturación****; y en el CETAC no hay ningún documento probatorio en donde se demuestre que se nos entregara los documentos correspondientes para comenzar a facturar desde el 2019".*
>
> (El resaltado es propio)

Esta justificación, aparentemente de la ausencia de notificación del acuerdo es contraria a la evidencia visible al folio número 13 del expediente administrativo, en tanto el Consejo Técnico de Aviación Civil logró evidenciar que la señora Sheyris Aguilar Madrigal, entonces secretaria del Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante correo electrónico del 21 de octubre de 2019, notificó el oficio número CETAC-AC-1180 citado, y la respectiva resolución número 178-2019 citada, correspondiente a la sesión ordinaria número 72-2019 del 8 de octubre de 2019, a la Unidad de Recursos Financieros, por medio del correo electrónico institucional de la señora Nuria Flores, entonces secretaria de dicha Unidad.

El proceso PSG-15, "*Gestión Financiera*", bajo responsabilidad de la Unidad de Recursos Financieros, mismo que contempla como dependencias involucradas al Proceso de Contabilidad, de Presupuesto y Tesorería, destaca como parte de las responsabilidades de estas dependencias, las siguientes:

> *"5.1. Gestionar ingresos y egresos*
>
> *5.1.1. Esta actividad implicar la facturación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como la gestión de las cuentas por cobrar".*

Lo anterior, en cumplimiento del procedimiento 6P02, Gestión financiera, que incluye en los procedimientos específicos como responsable de la facturación por uso de espacio o de hangar, al Proceso de Tesorería, indicando lo siguiente:

> *"2.11. Facturación por uso de espacio o de hangar*
> *Funcionario de PT*

2.11.1. Con el acuerdo del CETAC asignando a un Concesionario el uso de espacio o de Hangar ***procederá a realizar la factura por metro cuadrado del espacio que utilice.***

2.11.2. Por ser facturación electrónica se le envía la factura mediante correo electrónico.

2.11.3. En caso de que no cancele una vez enviada las dos intimaciones de cobro, se remitirá a la Unidad de Asesoría Jurídica con el fin de que se realice el proceso de desalojo administrativo".

(El resaltado es propio)

Ante este caso, en el que aparentemente no fue ejecutada apropiadamente una instrucción emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, para emitir la facturación a la compañía Carmon Air Charter limitada, por el uso en precario del hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, debe la Administración, en uso de su potestad sancionadora y en respeto del principio del debido proceso en la aplicación y ejecución del procedimiento administrativo sancionador, averiguar la verdad de los hechos a efectos de determinar si hubo responsabilidad de los funcionarios encargados del proceso de facturación, por el atraso en la gestión de las facturas cobradas a la compañía representada por el señor Carmona Estrada. **Para lo cual, deberá realizarse la investigación preliminar correspondiente.**

Doctrinalmente, la potestad sancionadora del Estado ha sido definida como:

"La atribución que le compete a la Administración para imponer correcciones a los ciudadanos o administrados; sanciones a los administrados cuando éstos realicen acciones contrarias a lo ordenado por la Administración, y sanciones disciplinarias a los funcionarios o empleados por faltas cometidas en el ejercicio de su cargo, todo ello sin perjuicio de la acción de los tribunales judiciales"[1].

La responsabilidad administrativa es la que nace de la transgresión de una obligación administrativa o de un deber impuesto, por las funciones de su puesto, a un funcionario o empleado de la institución, en este caso, de la Dirección General de Aviación Civil.

La Ley General de la Administración Pública, en la sección tercera, denominada "*De la responsabilidad disciplinaria del servidor*", sobre ésta, indica lo siguiente:

"Artículo 211.-

1. El servidor público estará sujeto a responsabilidad disciplinaria por sus acciones, actos o contratos opuestos al ordenamiento, cuando haya actuado con dolo o culpa grave, sin perjuicio del régimen disciplinario más grave previsto por otras leyes.

2. El superior responderá también disciplinariamente por los actos de sus inmediatos inferiores, cuando él y estos últimos hayan actuado con dolo o culpa grave.

[1] MARIENHOFF, Miguel S. *Tratado de Derecho Administrativo*. Tomo I. Op.cit., Punto 212. Pág. 263.

3. La sanción que corresponda no podrá imponerse sin formación previa de expediente, con amplia audiencia al servidor para que haga valer sus derechos y demuestre su inocencia.

Artículo 212.-Cuando el incumplimiento de la función se haya realizado en ejercicio de una facultad delegada, el delegante será responsable si ha incurrido en culpa grave en la vigilancia o en la elección del delegado.

Artículo 213.-A los efectos de determinar la existencia y el grado de la culpa o negligencia del funcionario, al apreciar el presunto vicio del acto al que se opone, o que dicta o ejecuta, deberá tomarse en cuenta la naturaleza y jerarquía de las funciones desempeñadas, entendiéndose que cuanto mayor sea la jerarquía del funcionario y más técnicas sus funciones, en relación al vicio del acto, mayor es su deber de conocerlo y apreciarlo debidamente".

De modo que corresponderá a la Administración, mediante las reglas establecidas por el ordenamiento jurídico, Ley General de Administración Pública, Código Penal, Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la normativa correspondiente, determinar si hay responsabilidad administrativa, disciplinaria y penal, por la gestión tardía de cobro de facturas por concepto del uso de hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Carmon Air Charter limitada.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas,

1) Rechazar la solicitud de no cobro de intereses efectuada por la representación de la compañía Carmon Air Charter limitada en oficio sin número del 21 de abril de 2023, dirigido al Departamento de la Dirección General de Aviación Civil, en razón de que la obligación del pago se constituyó desde el acto administrativo mediante el que se asignó el número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma por concepto del canon mensual por el uso de esta facilidad aeroportuaria en calidad de permiso de uso en precario.
2) Rechazar la solicitud de prescripción realizada por el representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada fundamentada en el artículo 984 inciso b) del Código de Comercio, mismo que determina que los intereses moratorios prescriben comercialmente en el término de un año, por razón de que la fundamentación del cobro de intereses moratorios efectuado por la Administración no requiere acudir a la regulación privada, en tanto la naturaleza de este tipo de intereses no se debe a lucro pecuniario de las facturas pendientes, sino que son de carácter indemnizatorio (daños y perjuicios) ocasionado a la Administración por el significativo atraso en el pago de las mismas por parte de la empresa, siendo que durante todo el tiempo que no canceló el canon correspondiente, ejecutó las labores comerciales de la compañía, a sabida cuenta desde la asignación del uso en precario correspondiente al hangar número 15 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la obligación mensual que asumió con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por lo tanto no se declaran prescritos los intereses por la totalidad de las facturas adeudadas en tanto la Administración, facultada en la normativa especial, a saber Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de abril de 1944, aprobado mediante ley número 877 del 4 de julio de 1947; Ley General de Aviación

Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, y Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias, oficializado mediante decreto ejecutivo número 20217 del 22 de enero de 1991, entendiéndose esta normativa como la regulación que resguarda la relación jurídica de naturaleza administrativa, sin que determine específicamente plazo de prescripción, debe entonces aplicarse el plazo de prescripción decenal, según artículo 868 del Código Civil.

3) Girar instrucciones a la Unidad de Recursos Financieros y el Proceso de Tesorería, para que procedan con la actualización del cobro incluyendo la totalidad de facturas adeudadas desde noviembre de 2019 a la fecha, así como a realizar el cálculo actualizado por concepto de intereses indemnizatorios a la compañía Carmon Air Charter limitada. En caso de que la compañía solicite la gestión de un arreglo de pago, esta deberá realizarse en observancia y cumplimiento del procedimiento número 6P02 "Gestión Financiera" y del instructivo número 6I20 denominado "Lineamientos para otorgar un arreglo de pago". Debiendo elaborar la Unidad de Recursos Financieros y el Proceso de Tesorería un informe detallado incluyendo análisis y recomendación técnica, así como asegurarse que dicho arreglo de pago cuente con el aval del operador. En caso de que la compañía no esté de acuerdo con el arreglo de pago, deberá la Unidad de Recursos Financieros y el Proceso de Tesorería realizar la intimación correspondiente al monto total de la deuda (principal más intereses) y notificar a la Asesoría Jurídica para realizar el proceso de cobro que corresponda.
4) Ordenar, en el uso de su facultad de potestad sancionadora, en apego del principio del debido proceso, la apertura de una investigación preliminar con el fin de comprobar o desacreditar la existencia de una situación fáctica irregular, de identificar a los presuntos responsables, identificar los tipos de faltas y sanciones, de recabar los elementos de prueba, así como de conformar un expediente administrativo que lleven a determinar si existió o no, responsabilidad administrativa, disciplinaria y/o penal, por parte de los funcionarios involucrados en el proceso de gestión de facturación correspondiente. Designando para estos efectos, a la señora Tatiana González Rodríguez, portadora de la cédula de identidad número 1-0710-0646, funcionaria de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, Proceso de Relaciones Laborales, para que realice la investigación preliminar correspondiente contemplada en el artículo 21 de la Ley Marco de Empleo Público, observándose los plazos de prescripción determinados para dicha investigación, los cuales determinan lo siguiente: "(...) La investigación preliminar, en los casos en que se requiera, no dará inicio al procedimiento indicado en el párrafo anterior; no obstante, esta deberá iniciar, bajo pena de prescripción, a más tardar en el plazo de un mes a partir de que el jerarca o la jerarca tenga conocimiento, sea de oficio o por denuncia, de la posible comisión de una falta de uno de sus servidores. El mismo plazo de un mes de prescripción se aplicará si, iniciada la mencionada investigación preliminar, esta permanece paralizada por culpa de la Administración".
5) Notifíquese al señor Everardo Carmona Herrera, representante legal de la compañía Carmon Air Charter limitada. Asimismo, comuníquese a la Unidad de Asesoría Jurídica, al Proceso de Tesorería, Unidad de Recursos Financieros y a la Tatiana González Rodríguez, portadora de la cédula de identidad número 1-0710-0646, funcionaria de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, Proceso de Relaciones Laborales.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico De Aviación Civil