ACTA No. 64-2021

Acta de la sesión ordinaria No.64-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 23 de agosto del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Segura Sancho, Sofía Beatriz García Romero y Karla Barahona Muñoz; directores de este Consejo; así como de los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC y la señora Karol Barrantes Bogantes, secretaria de actas.

I-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 64-2021, la cual se adjunta como anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.64-2021.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

Al ser las 17:05 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Gonzalo Coto Fernández, director del CETAC.

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 62-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 16 de agosto del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 62-2021, del 16 de agosto del 2021.

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

Al ser las 17:07 ingresan a la sesión, de forma virtual, los señores Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas y Luis Fallas Acosta, del Órgano Fiscalizador.

Al ser las 17:10 ingresa a la sesión, de forma virtual, la señora Sofía García Romero, directora del CETAC.

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0527-2021, del 12 de agosto del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado a la actividad del BCR dentro del AIJS.

El señor Fernando Soto Campos comenta que anteriormente, la Procuraduría General de la República había emitido un criterio en donde se indicaba que el cobro por el área destinada al Banco de Costa Rica, para la venta del impuesto de salida, no procedía. Esa resolución de la PGR fue conocida por el Consejo Técnico y le fue notificada al Gestor Interesado, para que se realizaran los ajustes contables que se habían generado relacionados con ese cobro.

El Gestor manifestó que el Banco de Costa Rica, además del impuesto de salida estaba realizando otro tipo de actividades, que no correspondían al convenio entre el Ministerio de Hacienda y dicho banco. El Órgano Fiscalizador le solicitó al Gestor elementos probatorios, sobre esta manifestación, y este, mediante el informe 592, remitió la información sobre este asunto.

Una vez que se analizó la información por parte de la Asesoría Jurídica del OFGI, se considera que cualquier otra actividad que difiera con lo referente al impuesto de salida, está totalmente al margen de este convenio. También, comenta que se hace una observación concerniente a que queda en evidencia que el Gestor tenía conocimiento de esa actividad y que, en alguna forma, facilitó tomar en cuenta las medidas para hacer el cobro que procedía, situación que podría influir en el supuesto de que no se consiga un arreglo amistoso con el banco.

El señor Luis Fallas Acosta solicita la palabra y comenta que, hace un tiempo se tuvo una reunión con la viceministra de ingresos del Ministerio de Hacienda y se expuso este tema. Sin embargo, según se había indicado, ella renunció hace algún tiempo, por lo que es posible que se deba retomar el tema con la persona que la sustituyó, por lo que sugiere que el presidente de este Consejo pueda concretar una reunión con la finalidad de volver a replantearlo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0527-2021, del Órgano Fiscalizador:

1. Remitir al Ministerio de Hacienda el informe presentado por Aeris Holding Costa Rica S.A. en su condición de Gestor Interesado del AIJS, con el fin de que este, como parte principal del convenio que mantiene con el Banco Costa Rica (BCR), le aperciba sobre la situación que aquí se presenta y la irregularidad en el marco del convenio existente entre ambos del servicio que le presta al IMAS dentro de las instalaciones del AIJS.

2.- Recordar a Aeris Holding Costa Rica S.A. su deber de mantener el control sobre las actividades comerciales que se realizan dentro del AIJS, de forma tal que cada una de ellas cuente con el respaldo de contratos o actos administrativos que lo sustenten y con ello el cobro de las diferentes tarifas.

3.- Solicitar a Aeris Holding Costa Rica S.A., que continúe con el proceso de cálculo y cobro de las sumas que el BCR debe por el pago de metros cuadrados de oficinas, de aquellas que esté utilizando para actividades distintas al cobro de impuestos de salida en el AIJS. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0533-2021, del 16 de agosto del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los

directores del Consejo Técnico, el informe relacionado al recurso de reconsideración presentado por IATA contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 40-2021.

El señor Fernando Soto Campos comenta que este caso obedece a un acuerdo que había tomado el CETAC, en el que se había rechazado la petición realizada por la IATA referente a la tarifa que se había aprobado y estaba en ejecución del cobro a las empresas de servicio en tierra. La petición consistía en que se suspendiera el cobro o que se pospusiera tres años. El Órgano Fiscalizador había presentado un informe, basado en el cual el CETAC rechazó la solicitud de la IATA, por lo que esa organización ahora presenta un recurso de reconsideración con fundamentado en tres variables, a saber: la inobservancia a los límites de discrecionalidad, la inobservancia a la satisfacción del interés público y la inobservancia de lo acontecido por la pandemia.

El señor Luis Fallas Acosta se refiere al tema y explica cada punto de la siguiente manera:

1- Con respecto a la inobservancia a los límites de discrecionalidad, inicialmente se definió como la potestad de la Administración para escoger dentro de varias posibilidades, igualmente válidas jurídicamente, aquella que mejor satisfaga el interés público. Se analizó esa decisión del CETAC de no prorrogar esta norma y se determinó que tiene que ver con una ponderación de intereses, sobre todo con el futuro del CGI. Esto hace que esa ponderación, termine produciendo que esas obligaciones que asume el CETAC, de una u otra manera, siempre terminen impactando a los usuarios del aeropuerto.
2- Cuando se hace la acusación de la inobservancia en la satisfacción del interés público, primero se definió qué es el interés público, a partir de artículo 113 de la Ley General de la Administración Pública, que lo define como la expresión de los intereses individuales coincidentes de los administrados, es decir, no se puede partir de que el interés público es lo que le interese a un sector específico sino a la suma de los administrados. Esto puede representar una repercusión para otros interesados, que se encuentran dentro del aeropuerto.
3- En cuanto a la inobservancia de lo acontecido por la pandemia, se indica que la pandemia ha afectado no solamente a los particulares, sino que también ha afectado las finanzas de la Administración y que la misma está imposibilitada de seguir cargando con todas estas deudas, sobre todo, cuando existen sectores que están recibiendo beneficios económicos de la actividad ejercida dentro del aeropuerto.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0533-2021, del Órgano Fiscalizador; 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 144-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 144-2021 que resuelve:

1. Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor David Hernández, en su condición de representante de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

2. En virtud de lo expresado, mantener en todos sus extremos el artículo sétimo de la sesión ordinaria 40-2021, del 31 de mayo del 2021.

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

3. Comuníquese el presente acuerdo al señor David Hernández, representante de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0530-2021, del 16 de agosto del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con la tarifa de servicios adicionales de seguridad complementaria en el AIJS.

El señor Fernando Soto Campos comenta que este asunto obedece a un acuerdo tomado por el CETAC, en el artículo quinto de la sesión ordinaria 34-2021, del 10 de mayo 2021, en donde se había aprobado la prórroga del contrato de los servicios de seguridad complementario del AIJS. Indica que en los puntos 4 y 5 se instruyó a la Dirección General de Aviación Civil para que interviniera ante el Servicio de Vigilancia del Ministerio de Seguridad Pública, con la finalidad de que el nuevo puesto de control de acceso sea operado por la policía aeroportuaria; y en el punto 5 igual se instruye a la Dirección para que coordinara con la Dirección de Vigilancia Aérea, a efectos de analizar la posibilidad de que la policía aeroportuaria retomara los puestos de control. Además, menciona que de resultar necesario la participación del señor ministro del MOPT para realizar dicho cometido se solicite su intervención o de lo contrario se analice la posibilidad de un ajuste a la tarifa por esos servicios pagados por la DGAC.

En cuanto al cumplimiento de esos puntos, menciona que en una reunión llevada a cabo con el señor Álvaro Vargas Segura, el 7 de junio del 2021, con la participación de los señores Luis Carlos Castillo, viceministro de Seguridad Pública, Miller Rodríguez, del Órgano Fiscalizador, Max Alfaro, de Seguridad Aeroportuaria, Juan Luis Vargas, director de Vigilancia Aérea; el señor Viceministro de Seguridad Pública manifestó que ellos no tenían el personal necesario para cubrir los puestos de control de acceso, más allá de los cubiertos en la actualidad que son PAPA 15 y PAPA 15 alfa, por lo que es aún más complicado poder cubrir un nuevo puesto de control.

Ante esta situación, se analizó el tema financiero del Contrato de Seguridad Complementaria que está pagando la DGAC. Dicho análisis se realizó con datos reales del primer semestre del 2021, más lo proyectado para el segundo semestre del 2021, donde se puede visualizar que el ingreso percibido por la DGAC, porque la tarifa que fue aprobada era de $0.31USD (treinta y un centavos de dólar), la cual fue fijada en época prepandemia. La Dirección General de Aviación Civil tiene un déficit $528.174.00 USD (quinientos veintiocho mil ciento setenta y cuatro dólares con 00/100) en ese contrato, por lo que dada la situación de la institución en cuestiones financieras y sobre todo presupuestarias; y teniendo en cuenta que se va a requerir recursos económicos para hacerle frente a estos nuevos puestos de vigilancia, es necesario ajustar la tarifa para que la DGAC no tenga que subsidiar más este asunto.

Dentro de las alternativas planteadas están:

1- La alternativa No.1, es aquella que asume actualmente el servicio que se está brindando, incluyendo el ingreso al aeropuerto por el acceso de bomberos, operándolo 24/7. El costo estimado de este servicio anual sería

de $1,688.191,58 USD (un millón seiscientos ochenta y ocho mil ciento noventa y un dólares con 58/100) dólares, que considerando los pasajeros proyectados para el 2022, de acuerdo con estudio de demanda, la tarifa estimada sería de $0.55 USD (cincuenta y cinco centavos de dólar).

2- La alternativa No.2 contempla el mismo servicio que se presta actualmente, más la operación de la posición de bomberos operando 12/7, es decir por medio tiempo. El costo del servicio anual sería de $1,590.586,35 (un millón quinientos noventa mil quinientos ochenta y seis dólares con 35/100) y la tarifa estimada sería de $0.52 USD (cincuenta y dos centavos de dólar).

3- La alternativa No.3, según lo manifestado por el viceministro de Seguridad Pública no es viable, porque consiste en mantener la situación del servicio brindado actualmente y que el puesto de seguridad de bomberos sea asumido por la policía aeroportuaria. En este escenario, el costo anual sería de $1.498.012,08 USD (un millón cuatrocientos noventa y ocho mil doce dólares con 08/100) y la tarifa estimada sería de $0.49 USD (cuarenta y nueve centavos de dólar).

Con las alternativas anteriormente expuestas y según el análisis realizado por el área de Operaciones, AVSEC-FAL, la DGAC y el Gestor, se ha determinado que lo que corresponde es hacer uso de los puestos que asume actualmente la seguridad complementaria, más el puesto de seguridad de bomberos operando 24/7, cuyo contrato se ha prorrogado en varias ocasiones y que la empresa siempre ha pedido un reajuste de un 5%, lo que nunca se les ha reconocido porque la DGAC no ha contado con el presupuesto para hacerlo.

Según este análisis, se considera que la alternativa más conveniente para la administración y el interés público es la alternativa 1, por lo que el precio tope con el ajuste sería de ₡84.430.000,00 (ochenta y cuatro millones cuatrocientos treinta mil colones), con un costo anual de ₡1.013.160.000,00 (mil trece millones ciento sesenta mil colones con 00/100), lo que significaría, según la proyección de pasajeros, que el cobro por pasajero entrando y saliendo es de $0,53 USD (cincuenta y tres centavos de dólar), por lo que la tarifa actual de $0.31USD (treinta y un centavos de dólar) se incrementaría en $0.22 USD (veintidós centavos de dólar).

El señor William Rodríguez López indica que pareciera que a nosotros nos gusta estrellarnos contra la misma pared todo el tiempo, porque este es un tema viejo y siempre hemos sabido que el Ministerio de Seguridad no tendrá presupuesto, ni ahora ni en el futuro, para hacerse cargo de los servicios de seguridad que se necesitan en los aeropuertos internacionales, por lo que estos servicios deben tercerizarse en su totalidad y que la seguridad del estado, lo que haga es supervisar y complementar los servicios que den las empresas privadas. También dice que este es un tema de máxima prioridad, porque conforme vaya creciendo el tráfico de viajeros los puestos de seguridad que se necesitan se irán incrementando. Ya se había tomado un acuerdo al final del gobierno pasado, pero no se hizo el cambio en el momento oportuno y ahora nos encontramos en la misma situación de hace cuatro años.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que comparte la opinión de don William sobre este tema y considera que, si se toma la decisión de incluir la seguridad privada, esto se torna difícil presupuestariamente. Adicionalmente, se refiere al tema del acceso a bomberos, e indica que de eso nunca se habló ni se presentó durante el proyecto de construcción, por lo que considera que ellos mismos podrían atenderlo, tal y como lo hace Coopesa.

El señor Fernando Soto Campos indica que ahora que estamos volviendo a la normalidad, los puestos deben cumplir con el tema de la normativa, así que la propuesta del personal consiste en 2 oficiales más que se están incorporando para efectos de atender el puesto de seguridad de bomberos, el cual no es un acceso, sino que es parte del proyecto que fue aprobado en el paquete definitivo de la obra y está equipado con todo lo requerido. Indica que lo que se ha hecho hasta ahora fue sacar oficiales de otros puestos y trasladarlos a ese puesto, pero para cubrir el servicio 24/7 se requieren dos oficiales más.

Por lo anterior, considera que el incremento que se estaría dando en materia de oficiales no es significativo relacionado con el número que se ha presentado en contratos anteriormente. Esto es solamente para un ajuste tarifario, no es para determinar el número de oficiales que se requieren y la finalidad es darle respaldo a la Dirección General de Aviación Civil para dejar de subsidiar estos temas.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-530-2021, del Órgano Fiscalizador:

1- Aprobar el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para que se fije en US$ 0.5324 por pasajero entrando/saliendo, la cual contempla la prestación de los servicios de seguridad complementaria dentro del horario de las 04:00 horas a las 16:00 horas por día, durante los 365 días del año, en todos los puestos de control de accesos (inspección de vehículos, empleados y viajeros en el AIJS), con excepción de los puestos de inspección de pasajeros PAPA 15 y PAPA 15 A ubicados en la terminal principal. Asimismo, contempla el servicio de revisión de equipaje facturado en la terminal doméstica en horario de 12 horas diarias durante los 365 días del año; el puesto de control de acceso de pasajeros denominado PAPA 27, en horario de 12 horas diarias durante los 365 días de año; si como el puesto de control de acceso denominado PAPA 26 en horario de 24 horas diarias durante los 365 días del año. Además, contempla el servicio de seguridad en el nuevo puesto de control de acceso de bomberos denominado PAPA 7, en un horario de 24 horas durante los 365 días del año.

2- Proceder con la publicación en La Gaceta del aviso de audiencia a los interesados, para que se refieran sobre el ajuste de la tarifa de seguridad complementaria.

3- La tarifa de seguridad complementaria es un ingreso reservado para el Consejo Técnico de Aviación Civil. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO SEXTO

En relación con el acuerdo adoptado por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante el artículo 05 de la sesión ordinaria 34- 2021, del 10 de mayo del 2021, en donde se visualiza el error material que se detalla a continuación:

En el documento CETAC-OFGI-FG-OF-0272-2021, en su página N°22 textualmente se indicó lo siguiente:

"1.) Autorizar a Aeris Holding Costa Rica para que prorrogue hasta el 30 de setiembre el contrato actual que mantiene en la prestación del servicio de seguridad tercerizada para la inspección de accesos en áreas restringidas del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en los puestos de control secundario, que se

realiza en un turno y medio diario, de las 04 horas a las 16 horas, con un precio tope de 63.000.000 millones de colones mensuales (sesenta y cinco millones de colones mensuales), el cual incluye el IVA."

Como se puede observar con claridad, existe una incongruencia entre la suma establecida en dígitos (63.000.000 millones de colones) y la suma en letras (sesenta y cinco millones de colones mensuales); lo correcto sería conforme se consigna a continuación:

1.) Autorizar a Aeris Holding Costa Rica para que prorrogue hasta el 30 de setiembre el contrato actual que mantiene en la prestación del servicio de seguridad tercerizada para la inspección de accesos en áreas restringidas del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en los puestos de control secundario, que se realiza en un turno y medio diario, de las 04 horas a las 16 horas, con un precio tope de 63.000.000 millones de colones mensuales (sesenta y tres millones de colones mensuales), el cual incluye el IVA.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Realizar la corrección del error material para que el acuerdo adoptado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo 05 de la sesión ordinaria 34- 2021, del 10 de mayo del 2021, se lea correctamente de la siguiente manera:

1.) Autorizar a Aeris Holding Costa Rica para que prorrogue hasta el 30 de setiembre el contrato actual que mantiene en la prestación del servicio de seguridad tercerizada para la inspección de accesos en áreas restringidas del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en los puestos de control secundario, que se realiza en un turno y medio diario, de las 04 horas a las 16 horas, con un precio tope de 63.000.000 millones de colones mensuales (sesenta y tres millones de colones mensuales), el cual incluye el IVA. ACUERDO FIRME.

IV.- CONCESIÓN AIDOQ

Al ser las 18:07 ingresa a la sesión, de forma virtual, la señora Vilma López Víquez, de la Unidad de Planificación Institucional.

ARTÍCULO SÉTIMO

En relación con el plan presentado por la señora Sindy Coto Calvo, mediante el oficio CETAC-OFCAD-OF-01-2021, que consta en el artículo tercero de la sesión ordinaria 53-2021, del 14 de julio del 2021, el cual se ha venido ejecutando, para efectos formales se aprueba y se instruye a la fiscalizadora para que proceda con la implementación de este.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar y proceder con la implementación del plan de trabajo permanente en el AIDOQ, presentado mediante oficio CETAC-OFCAD-OF-01-2021. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO OCTAVO

Se conoce el oficio DGAC-DG-OF-1601-2021, del 20 de agosto del 2021, suscrito por el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil y que consta en el oficio CETAC-AIDOQ-OC-0F-0099-2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, del Órgano Fiscalizador, referente a la información solicitada por la

Contraloría General de la República sobre el cumplimiento de las disposiciones 4.4, 4.5 y 4.6 del informe N.°DFOE-IFR-IF-10-2019.

La señora Vilma López Víquez se refiere a la nota que se recibió por parte de la Contraloría General de la República y explica lo siguiente:

- Las disposiciones 4.4 y 4.5 se refieren a cómo se viene desarrollando la fiscalización y cuál es la fecha para el nombramiento definitivo, así sobre cómo está conformada actualmente esta unidad. Indica que tomando como base los acuerdos que se habían adoptado, en el momento en que la señora Coto Calvo presentó el plan de trabajo permanente en el AIDOQ, es que se preparó la respuesta a la CGR.

La señora Vilma López Víquez considera que lo conveniente para cerrar este tema es que esta fiscalización se realice por medio del Consejo Nacional de Concesiones. El señor ministro Méndez había manifestado que la fiscalización se mantuviera en el CETAC, pero ahora ha expresado otra opinión al respecto y él está trabajando en conjunto con el señor Olman Elizondo Morales en el tema.

- La disposición 4.6 se refiere propiamente a la metodología, con respecto a la separación de la fiscalización, supervisión y el control, pero este punto lo explicará el señor Fernando Soto Campos más adelante.

El señor Luis Fallas Acosta comenta que cuando se conversa sobre este tema, se deben recordar algunas de las observaciones realizadas en el pasado, sobre todo por el uso del fondo de la fiscalización, porque no es lo mismo que sea utilizado y sea ejecutado por una unidad del CETAC, a que sea ejecutado por dos órganos distintos. Comenta que el Consejo Nacional de Concesiones tiene dos plazas temporales que ejercen los cargos de gerente de proyecto de las dos concesiones que manejan, por lo que considera que falta agotar la posibilidad de solicitar la plaza de Fiscalizador y si la Autoridad Presupuestaria indica que no es posible, entonces se le debe indicar a la Contraloría General de la República y buscar otras soluciones. El señor Fallas Acosta insiste en que hay riesgos de que la fiscalización se vaya de la Dirección General de Aviación Civil.

El señor Olman Elizondo Morales indica que la concesión del AIDOQ es una concesión típica bajo la Ley de Concesiones de Obra Pública con Servicios Públicos. Comenta que en un principio don Rodolfo presentó la nota que indicaba su preferencia para que la fiscalización se ejecutara dentro de la estructura de la DGAC, pero posteriormente él le manifestó lo contrario, mencionando que el órgano fiscalizador que tiene actualmente el Consejo Nacional de Concesiones es un órgano que puede hacer ese trabajo mejor, por lo que el asunto de la fiscalización puede hacerse como se hacen todos los demás contratos de concesión de obra pública.

El señor Fernando Soto Campos se refiere a la disposición 4.6, relacionado con el "Procedimiento para la ejecución y control de costos asociados a los procesos de control, fiscalización y gerencia de proyecto del Contrato de Concesión de la Terminal de AIDOQ", y dice que se han hecho esfuerzos para presentar ante la CGR el documento con la finalidad de que se muestren conformes con el contenido del mismo, sin embargo, en la actual solicitud de información realizan unas observaciones para que se apliquen en el procedimiento que ya se había remitido.

Inicialmente, el oficio de remisión que se envió a la Dirección General y que es respaldo de lo que la Dirección adjunta a la CGR, la nomenclatura que la Unidad de Control utilizó fue el "FG", que corresponde al Órgano Fiscalizador del AIJS, por lo que solicitan que se diferencien la Unidad de Control del AIDOQ del Órgano

Fiscalizador del AIJS, por lo cual se incorporó la corrección. Otro asunto tiene relación con la definición que se había planteado de fiscalizador general, por lo que la CGR solicita realizar una separación adecuada del encargado de la Unidad de Control, del encargado de la Unidad de Fiscalización y de la parte de la Gerencia. Por último, dentro del procedimiento planteado se indicó que el asesor financiero de la Unidad de Control era el encargado de plantear el presupuesto, una vez que la Unidad de Fiscalización, Gerencia y el Órgano de Control se lo remitan a él; sin embargo, la CGR indica que deben separarse porque cada uno debe establecer su propio presupuesto y remitirlo al Consejo, pero de manera independiente.

El señor Gonzalo Coto Fernández dice que es fundamental contestar y resolver en forma definitiva el asunto del fiscalizador, porque es un tema de gran importancia. También manifiesta que se le debe dar el sentido de urgencia que amerita y dejar de posponer la solución.

Considera que se debe dar una respuesta al respecto, pero no se puede esperar a analizar y seguir estudiando la situación, porque la CGR ya nos ha llamado la atención y si es necesario, este Consejo debería reunirse con el señor ministro, para resolver, en definitiva. Dicho esto, consulta al señor Olman Elizondo Morales cuál sería el plazo para obtener una respuesta, para proceder por otra vía, si no se obtiene respuesta.

El señor Olman Elizondo Morales considera que este asunto debe quedar solucionado a más tardar el miércoles, ya que la reunión con el señor ministro fue el viernes y se le facilitaron los documentos para que él diga si está de acuerdo con su contenido.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1601-2021, de la Dirección General y CETAC-AIDOQ-OC-OF-0099-2021, de la Unidad de Control del AIDOQ; aprobar el cambio de la metodología según la solicitud indicada por el ente contralor y autorizar al presidente de este Consejo a remitir la respuesta a la Contraloría General de la República. ACUERDO FIRME.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1546-2021, del 13 de agosto del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1008-2021, del 13 de agosto del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, representada por la señora Alina Nassar Jorge, para la suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre de 2021 y hasta nuevo aviso.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que esta compañía presentó, el 20 de julio del 2021, la solicitud de suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre de 2021 y hasta nuevo aviso.

La Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibida la solicitud, pero por tener un plazo indefinido del cese, había que poner una fecha para el reinicio de los vuelos. Esta empresa se encuentra al día con la seguridad social y con la Administración.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1546-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1008-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 03, a la cual se le asigna el número 139-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 139-2021 que resuelve:

1) Conocer y dar por recibido el escrito número VU-1661-2021E, del 20 de julio de 2021, mediante el cual la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, informó de la suspensión de sus vuelos regulares en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre de 2021 y hasta el 01 de setiembre de 2022, inclusive.

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

2) Solicitar a la compañía Delta Airlines Inc. que, de previo a reiniciar la operación en la ruta señalada, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, el itinerario respectivo, según la normativa y directrices vigentes.

3) Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Delta Airlines, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1547-2021, del 13 de agosto del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1009-2021, del 13 de agosto del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con la solicitud de la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yorg, para la suspensión temporal de la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre de 2021, por motivos comerciales y las medidas adoptadas por el Covid-19.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que esta compañía solicitó, la suspensión temporal de la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa mediante el oficio de fecha 4 de agosto del 2021, para ser efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre de 2021. La Unidad de Transporte Aéreo emitió su criterio y

está recomendando que se suspendan temporalmente las rutas indicadas por la empresa, ya que esta se encuentra al día con la Institución, con la Caja Costarricense del Seguro Social y con las demás instituciones de bien social.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1547-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1009-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 04, a la cual se le asigna el número 140-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 140-2021 que resuelve:

1. De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-136-2021, del 11 de agosto de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yorg, para la suspensión temporal de la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre de 2021.

2. Indicar a la compañía que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19.

3. Notificar al señor Alejandro Vargas Yorg, apoderado generalísimo de la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1548-2021, del 13 de agosto del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1010-2021, del 13 de agosto del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con solicitud de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, para la suspensión temporal de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas San José – Bogotá y viceversa y San José – Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que la compañía solicitó, el 3 de agosto del 2021, la suspensión temporal de las rutas San José – Bogotá y viceversa y San José – Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021. Menciona que la Unidad de Transporte Aéreo está recomendando que se acoja la solicitud de la empresa, la cual se encuentra al día con la Institución, con la Caja Costarricense del Seguro Social, con el INA y con FODESAF.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1548-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1010-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.

05, a la cual se le asigna el número 141-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 141-2021 que resuelve:

1) De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-135-2021, del 10 de agosto de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, la suspensión de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo, en las rutas San José, Costa Rica–Bogotá, Colombia y viceversa y San José, Costa Rica–Ciudad de Panamá, Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021.

2) Solicitar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima que, de previo a reiniciar la operación en las rutas señaladas, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, el itinerario respectivo, según la normativa y directrices vigentes.

3) Notificar a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico Marianela.parra@avianca.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1565-2021, del 17 de agosto del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1017-2021, del 17 de agosto del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución de la solicitud presentada por la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101- 083349, representada el señor Marco Montealegre Escalante, para la suspensión de sus servicios en todas las rutas de vuelos regulares (itinerados), efectiva a partir del 15 de junio y hasta el 15 de setiembre de 2021.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que esta compañía solicitó, mediante escrito del 15 de junio del 2021, el cual fue presentado ante la Administración el 16 de julio del 2021, la suspensión de sus rutas a partir del 15 de junio y hasta el 15 de setiembre de 2021. Además, comenta que la unidad de Transporte Aéreo recomienda que se acoja la solicitud de la empresa, pero que esta suspensión sea efectiva a partir de la aprobación por parte del CETAC hasta el 15 de setiembre del 2021. También indica que esta compañía se encuentra al día con sus obligaciones con la Institución, con la CCSS, el INA y el IMAS.

El señor Gonzalo Coto Fernández comenta que, en este caso, la fecha solicitada por la empresa ya pasó y el Consejo al aprobar esta solicitud hasta este momento, y dado que se sugiere una fecha distinta a la que ellos plantearon, consulta si esto significa que ellos cancelaron vuelos sin que el Consejo lo aprobara.

El señor Rodríguez Fallas explica que la empresa presenta la solicitud que dice que es a partir del 15 de junio, sin embargo, la entrega del documento lo hace el 16 de julio del 2021. Se ha sostenido que cuando se dictan actos administrativos con efecto retroactivo, lo que señala la norma es que se permite siempre y cuando a la fecha retroactiva del acto administrativo ya existieran los elementos o requisitos para tomar la decisión en tal sentido, es decir que, para el caso que nos ocupa ya existiera la solicitud por parte de la empresa, pero como la

solicitud no se había presentado en la fecha que indica la nota, se está sugiriendo que sea a partir de la aprobación por parte del Consejo.

También comenta que se entiende que la empresa no puede suspender sus operaciones hasta que el Consejo le comunique la aprobación del acto, o sea, una vez que se comunica a las diferentes dependencias de la institución esta resolución, ya que a estas les corresponde verificar si la empresa había suspendido o no operaciones, y en caso de haber suspendido deben realizar la investigación correspondiente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1565-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1017-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 06, a la cual se le asigna el número 142-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 142-2021 que resuelve:

1) De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-130-2021 del 06 de agosto de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, para la suspensión temporal de los servicios aéreos regulares nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, efectiva a partir de la fecha de aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil y hasta el 15 de setiembre, 2021, en virtud del estado de emergencia por el Covid-19 y sus efectos en la industria aeronáutica, manteniendo únicamente la operación de los vuelos no regulares.

2) Solicitar a la compañía Heliservicios Aerobell S.A. que, de previo a reiniciar la operación en las rutas señaladas, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, el itinerario respectivo, según la normativa y directrices vigentes.

3) Hacer un llamado de atención a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima para que, en futuras solicitudes de suspensión, se apeguen a los plazos establecidos para la presentación de estas, porque en caso contrario deberá sujetarse a las consecuencias que podría acarrear dicho atraso.

4). Notifíquese al señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la empresa Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico mmonte@aerobell.com. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Operaciones Aeronáuticas. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1568-2021, del 17 de agosto del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1023-2021, del 17 de agosto del 2021, suscrito por la señora Marilaura González Trejos, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe sobre la declaratoria de incobrabilidad de las obligaciones dinerarias de la compañía Tardasa Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-106558, representada por el señor Manuel Antonio Rosales Quirós, producto de la facturación emitida en mayo del año 2019 y enero del año 2020, por operaciones aeronáuticas, por un monto principal de ¢395.011,85.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que esta compañía operó en los diferentes aeropuertos del país, a finales del 2019 y principios del 2020, y generó una serie de facturas por un monto principal de ¢395.011,85 (trescientos noventa y cinco mil once colones con 85/100). Posterior a esto, ante el no pago, la Administración le hizo las intimaciones correspondientes.

Comenta que, la empresa hizo caso omiso a la prevención de la Administración, por lo que se presentó el caso ante la Unidad de Asesoría Jurídica, la cual hizo una última prevención. Sin embargo, al no tener resultado el 1 de setiembre del 2020, se presentó la demanda de cobro judicial ante el Juzgado Especializado de Cobro del Segundo Circuito Judicial de San José. En dicho documento se indicó la dirección que tenía la Administración para notificar y se indicó el único bien que tenía la compañía para ser embargado, pero desde esa fecha el juzgado ha realizado varios intentos para notificar a la compañía y no se ha podido notificar, con la agravante de que la única propiedad era una aeronave de la que no se sabe su paradero, razón por la cual se hace la solicitud de declararla incobrable.

Menciona que la Ley de Administración Financiera de la República y de Presupuestos Públicos obliga a la Institución a hacer una administración eficiente y efectiva de los recursos públicos, entre ellos la obligación de gestionar, en tiempo y en forma, todas las deudas y recobrarlas plenamente, así como el cobro de los respectivos intereses. Pero también esta ley, en el artículo 3, señala que se puede gestionar un incobrable cuando se dan ciertas circunstancias.

La Unidad de Asesoría Jurídica hizo el análisis correspondiente y verificó que, en este caso, se configuran todos los elementos necesarios para una declaratoria de incobrabilidad.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1568-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1023-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 07, a la cual se le asigna el número 143-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 143-2021 que resuelve:

1. Se declara la incobrabilidad de la obligación dineraria de la compañía Tardasa Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-106558, por un monto principal de ¢395.011,85 (trescientos noventa y cinco mil once colones con 85/100), más lo correspondiente a intereses, por cuanto a pesar de los esfuerzos de la Administración por recuperar los montos adeudados en vía administrativa y judicial, ha sido materialmente imposible tener un resultado favorable, ya que no se logró notificar la demanda judicial y el único bien inscrito a nombre de la sociedad es la aeronave TI-AWR, de la cual se desconoce su paradero.

Esta incobrabilidad se realiza con fundamento en lo establecido por el artículo 3 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, en acatamiento a la obtención y aplicación de los recursos públicos, lo cual se debe realizar según los principios de economía, eficiencia y eficacia.

2. Se instruye a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a cancelar de los registros contables de los estados financieros correspondientes al monto principal más los intereses. ACUERDO FIRME.

B.– UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

Al ser las 19:04 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Juan José Vásquez Vargas, de la Unidad de Recursos Financieros.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1527-2021, del 12 de agosto del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-RF-OF-0586-2021, del 12 de agosto del 2021, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financiero, el informe relacionado con la solicitud de la liquidación de II trimestre de 2021, que corresponde a los gastos ejecutados por el Cuerpo de Bomberos en el período del 01 de abril al 30 de junio de 2021, de conformidad con la solicitud efectuada por el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, según el oficio CBCR-031258-2021-DAB-00716, en el marco del Convenio Cuerpo de Bomberos – CETAC denominado "Convenio de Servicios de Salvamento, Control y Extinción de Incendios en los Aeropuertos Internacionales ubicados dentro del territorio nacional costarricense".

El señor Álvaro Vargas Segura se refiere al tema y comenta que, se trata de una modificación interna del presupuesto aprobado por la institución al Cuerpo de Bomberos.

El señor Juan José Vásquez Vargas comenta que cuando se realiza una liquidación del presupuesto trimestral, se actualiza la información para que esta coincida con los gastos que ellos deben ejecutar, por lo que para poder cubrir dichos gastos lo que procede es realizar una modificación, con la finalidad de que el presupuesto se ajuste, de manera adecuada, para cumplir con los compromisos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1527-2021, de la Dirección General y DGAC-DFA-RF-OF-0586-2021, de la Unidad de Recursos Financiero:

1. Aprobar la segunda modificación al presupuesto 2021 solicitada por el Cuerpo de Bomberos, tendiente a dar contenido presupuestario a algunas partidas del Convenio CETAC- CUERPO DE BOMBEROS.

2. Aprobar los gastos de la liquidación del II trimestre de 2021 por un monto total de ¢ 249.880.153 (doscientos cuarenta y nueve millones ochocientos ochenta mil con ciento cincuenta y tres colones exactos), según la factura electrónica N.°00100001010000002926, presentada por el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica.

3. Autorizar la firma para la transferencia de fondos al Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica a los señores Álvaro Vargas Segura, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, correspondiente a la liquidación del II trimestre de 2021. ACUERDO FIRME.

V.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

El señor William Rodríguez López comenta que se enteró de que la señora Gill Jamieson, a pesar de que no se ha firmado el contrato, ya está bastante integrada al proceso de revisión referente a la renegociación del Contrato de Gestión Interesada. Por esa razón propone que, cada quince días, esté en agenda que el Órgano Fiscalizador brinde un avance de cómo va el proceso de la renegociación del contrato con Aeris.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Solicitar al Órgano Fiscalizador que programe una presentación ante el CETAC, sobre el progreso de la renegociación del contrato con Aeris, para cada dos semanas. ACUERDO FIRME.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON DIECISÉIS MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 64-2021

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 64-2021

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 64-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	23 de agosto del 2021
Hora:	5:00 p.m.

Se convoca a reunión a los señores miembros del CETAC

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

A los asesores

Sr. Mauricio Rodríguez Fallas	Jefe de la Asesoría Jurídica

Secretaria

Sra. Karol Barrantes Bogantes	Secretaria de actas

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación del acta de la sesión No. 62-2021

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Informe sobre actividad del Banco de Costa Rica dentro del AIJS.

2.- Recurso de reconsideración presentado por la IATA, contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria 40-2021.

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

3.- Informe relacionado con la tarifa de servicios adicionales de seguridad complementaria del AIJS

IV.- CONCESIÓN AIDOQ

1- Informe referente a la solicitud de información por parte de la Contraloría General de la República, sobre el cumplimiento de las disposiciones 4.4, 4,5 y 4.6 del informe N.° DFOE-IFR-IF-10-2019.

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

A.1.- Solicitud de suspensión temporal ruta LAX-LIR-LAX, operada por la compañía Delta Airlines Inc.

A.2.- Solicitud de suspensión temporal de la ruta LIM-SJO-LIM, operada por la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima.

A.3.- Solicitud de suspensión de las rutas SJO-BOG-SJO, SJO-PTY-SJO, efectiva a partir del 01 setiembre al 01 diciembre 2021, operadas por la compañía Avianca Costa Rica.

A.4.- Solicitud de suspensión de vuelos de la compañía Heliservicios Aerobell.

A.5.- Declaratoria de incobrabilidad de la compañía Tardasa Sociedad Anónima.

B. – UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

B.1.- Solicitud de la II modificación al presupuesto ordinario 2021 del convenio CETAC-Cuerpo de Bomberos e informe de liquidación de II trimestre de 2021, ejecutada por el Cuerpo de Bomberos.

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 64-2021

Anexo N° 2

N.°144-2021. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE. CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL. San José a las 17:24 horas del día 23 de agosto de 2021.

Se conoce escrito de fecha 28 de junio de 202, suscrito por el señor David Hernández, en su condición de Apoderado Generalísimo de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), mediante el cual, interpone Recurso de Reconsideración en contra del artículo séptimo de la Sesión Ordinaria 40-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 31 de mayo del 2021, en relación con la aplicación de la Tarifa de Servicios de Atención en Tierra (TSAT), acuerdo notificado a través del oficio CETAC-AC-2021-0600.

RESULTANDO:

Primero: Mediante Decreto 42041-MOPT denominado "Tarifa de Servicio en Tierra en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", publicado en el Diario Oficial La Gaceta número 230, del martes 3 de diciembre 2019, se publicó la referida tarifa. La cual entraba en vigor 3 meses después a partir de su publicación, o sea el 3 de marzo 2020.

Segundo: En atención a la solicitud planteada por IATA de evaluar la eliminación de la tarifa de Servicio en tierra o aplazar la entrada en vigor de esta tasa por al menos tres años, el CETAC de conformidad con la recomendación emitida por el Órgano Fiscalizador acordó lo siguiente:

> *"1. No acceder a las pretensiones de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales (ALA), en relación con la eliminación o aplazamiento por tres años de la tarifa que se cobra a los operadores de servicio en tierra en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Pese a los esfuerzos realizados por la Administración Aeroportuaria, se concluye que en este momento es imposible aprobar esta solicitud".*

Lo anterior mediante el artículo septimo de la Sesión Ordinaria 40-2021 del 31 de mayo de 2021

Tercero: Con escrito de fecha 28 de junio de 2021 y recibido en el CETAC el 30 de junio de ese mismo año, IATA presentó Recurso de Reconsideración en contra del artículo sétimo de la Sesión Ordinaria 40-2021 del día 31 de mayo del 2021, puesto en conocimiento a través del oficio CETAC-AC-2021-600. En recurso se fundamenta en lo siguiente:

1. **Inobservancia de los límites de la discrecionalidad (Eficiencia, racionalidad, razonabilidad, justicia, lógica y conveniencia) por parte de CETAC**
2. **Inobservancia de la satisfacción del Interés Público**
3. **Inobservancia del acontecimiento de la Pandemia del COVID-19 como un hecho de Fuerza Mayor que se esgrime como motivo de peso para postergar el cobro de la tarifa por TSAT.**

En síntesis, la IATA reconoce que el cobro de la TSAT responde a un acto meramente discrecional de la Administración y comprende de la importancia de la TSAT; sin embargo, señala que el actuar del CETAC no

corresponde a la realidad que vive Costa Rica en razón del contexto sobrevenido de la pandemia y que le mundo entero adolece en estos momentos, e indica que resulta contrario pretender cobrar la TSAT en un escenario distinto al contemplado inicialmente previo a la pandemia, con devastadoras consecuencias negativas, siendo la industria aeronáutica en general uno de los sectores con mayor incidencia negativa a nivel económico.

Señala además que la decisión de CETAC de no eliminar o, al menos, postergar el cobro de la TSAT no solo aumentará los costos operativos de las diferentes líneas aéreas agremiadas por la IATA y reducirá el gran aporte del sector aeronáutico como operador clave para la conseción de la imperioso reactivación económica tan necesaria para el país, sino que también dicho actuar deviene, a todas luces, contratio a los límines de discrcionalidad establecidos por el ordenamiento legal costarricense.

Agrega IATA que la actividad aeronáutica desplegada por las líneas aéreas es de interés público, por lo que un aumento adicional en los costos operativos de las líneas aéreas implica que las mismas sufran golpe financiero adicional en sus costos para poder pagar a las empresas de Ground Handling la tasa impuesta; lo que tendría un efecto en cadena, por cuanto las líneas aéreas se verán en la obligación de reducir sus frecuencias, cancelar vuelos, aumentar el costo de los boletos aéreos y demás medidas de emergencia para procurar solventar el costo directo que se deriva del Decreto Ejecutivo No. 42041-MOPT, lo que en definitiva atenta contra el interés público, materializado en la necesidad poblacional y nacional del óptimo funcionamiento del transporte aéreo internacional.

Que en virtud de que la pandemia resulta ser un hecho totalmente imprevisible e inevitalbe, razón que no sólo justifica el incumpliemiento o retraso en los deberes por parte de los administrados, sino que incluso lo hace en relación a la propia Administración para fundamentar una eventuaal readecuación extraordinaria de sus preceptos y revocatoria de sus actos; por lo que por razones de oportunidad, conveniencia y fuerza mayor se debe de suspender la aplicación y cobro de la TSAT.

IATA fundamenta sus manifestaciones en los artículos 15, 16,113,152,159 y 216 de la Ley General de la Administración Pública.

En virtud del fundamento factico y jurídico desarrollado por IATA en el presente recurso, solicita lo siguiente:

1. Se tenga por interpuesto el presente Recurso de Reconsideración.
2. Se reconsidere y se revoque lo dictado por CETAC en los oficios CETAC-OFGI-FG-OF-0342 y CETAC-AC-2021-0600 a la luz de la crisis económica que sufre la industria aeronáutica y turística en el mundo y su impacto en la economía de Costa Rica

Cuarto.- Consultado el Órgano Fiscalizador, sobre el recurso de reconsideración por oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-190-2021 del 04 de agosto de 2021, la Asesoría Financiera se manifestó de la siguiente forma:

"Sobre este tema, de suspender el cobro de la tarifa TSAT, es importante recalcar lo anteriormente dicho en el oficio FIN-OF-109-2021 en donde se indicó lo siguiente:

En este sentido, el suspender el cobro de la tarifa en este momento, tiene un impacto negativo para la Dirección General de Aviación Civil, como lo indica la Asesoría Legal en su oficio, ya que no solo significa el dejar de percibir en este momento una parte de sus ingresos que le corresponden por CGI, sino que también tendría que indemnizar al Gestor por el 64.8% que dejaría de percibir por la suspensión de la tarifa.

Conforme a las proyecciones incluidas en el Presupuesto del Fideicomiso para el 2021, se tienen los siguientes resultados:

	INGRESOS POR TSAT	
	$1 831 897,00	
% DGAC		% GESTOR
35,20%		64,80%
$644 827,74		$1 187 069,26

Lo que significa que aparte de dejar de percibir la DGAC la suma de US$644.827.00, tendría la DGAC que presupuestar como mínimo la suma de US$1.187.069.26, como restablecimiento del equilibrio a favor del Gestor por la suspensión del cobro de la Tarifa Servicio de Asistencia en Tierra en el AIJS.

En relación con lo anterior, se tiene que tener muy presente, que actualmente la DGAC atraviesa una muy difícil situación a nivel de ingresos, ya que la afectación por el COVID-19 tiene un impacto negativo muy fuerte en las finanzas de la institución, ya que durante del 2020, aparte de la disminución de los ingresos por la pandemia, se aprobaron por parte del CETAC, una serie de medidas de mitigación en apoyo a las aerolíneas por el cierre de fronteras, como lo fueron el no cobro de tarifas, una disminución de las mismas, extensión del plazo para cancelar las facturas, apoyo a los concesionarios comerciales, el Ministerio de Hacienda aplicó recortes presupuestarios a la DGAC, el no pago por parte de la Tesorería Nacional del rubro correspondiente a Impuestos de Salida del Territorio Nacional y de forma adicional y como apoyo a las aerolíneas y concesionarios comerciales, el CETAC aprobó un pago directo a favor del Gestor por la suma de aproximadamente US$29.8 millones como pago por las obras del lado sur del AIJS y pago parcial por obras del edificio terminal del AIJS, esto con la finalidad de mitigar el incremento en las tarifas del AIJS.

Para este 2021 y como complemento a todas estas medidas de apoyo, que no solo han sido para las aerolíneas que operan en el AIJS, sino también para los operadores comerciales del AIJS, el CETAC esta valorando un nuevo pago al Gestor por aproximadamente US$24 millones, como pago a las obras pendientes de trasladar del lado no aeronáutico del AIJS (Terminal) a fin de mitigar el incremento que puedan tener las tarifas de la terminal a futuro, de las cuales unas se cobran directamente a las aerolíneas y otras a los pasajeros, con lo que se puede determinar que de forma conjunta, tanto el Gestor como el CETAC han desarrollado toda una estrategia de apoyo y mitigación en las tarifas del AIJS, hasta donde la capacidad financiera de la DGAC se lo ha permitido.

Que como se indicó anteriormente, la DGAC ya está atravesando una difícil situación financiera, en virtud de que el 100% de sus ingresos provienen de la operación de los aeropuertos, ya que no dispone de ningún tipo de transferencia por parte del Presupuesto de la República para financiar sus gastos e inversiones, por lo que le es muy difícil el suspender el cobro de una tarifa vigente y mucho menos el tener que pagar un desequilibrio al Gestor por este concepto.

Lo cual es consecuente con lo dispuesto por el CETAC en su ordinaria 40-2020 artículo séptimo del 31 de mayo del 2021, en donde no se aprobó las pretensiones de IATA y ALA.

ARTÍCULO. – 07 "Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0342-2021, del 27 de mayo del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado a la solicitud de IATA y ALA sobre la tarifa de servicios en tierra.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0342-2021, del Órgano Fiscalizador:

1. No acceder a las pretensiones de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales (ALA), en relación con la eliminación o aplazamiento por tres años de la tarifa que se cobra a los operadores de servicio en tierra en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Pese a los esfuerzos realizados por la Administración Aeroportuaria, se concluye que en este momento es imposible aprobar esta solicitud. ACUERDO FIRME.

Razón por la cual, desde el punto de vista financiero se mantiene el criterio vertido en el oficio FIN-OF-109-2021 en donde se indicó lo siguiente:

> *"Si bien la Administración tiene las potestades extraordinarias, para tomar una decisión basados en la fuerza mayor provocada por el Covid-19, a fin de justificar lo solicitado por ALA, desde el punto de vista financiero, esto significa otra salida de efectivo para la DGAC, que como se comentó anteriormente ya presenta una muy difícil situación financiera producto del impacto de la pandemia del COVID-19, las medidas de mitigación y apoyo a los operadores en el AIJS y los recortes efectuados por el Ministerio de Hacienda al presupuesto del 2021 de la D.G.A.C*
>
> *Razón por la cual, tanto desde el punto de vista de la Asesoría Legal, como de la Asesoría Financiera, criterio del Gestor en su oficio GO-DE-21-559 y lo expuesto anteriormente, no se considera conveniente en este momento, proceder a suspender el cobro de la tarifa TSAT en favor de las aerolíneas, ya que si en caso contrario, si el CETAC decide acceder a lo solicitado por IATA/ALA, deberá de garantizar anualmente, los recursos necesarios para retablecer el equilibrio del*

Gestor por el no cobro de la TSAT, que tomando como referencia los datos presupuestados para el 2021, sería por la suma aproximada de US$1.187.000,00".

CONSIDERADO:

I.- Admisibilidad del Recurso: Se tiene por admisible el Recurso de Apelación interpuesto por el señor David Hernández, en su condición de representante de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), toda vez que el oficio CETAC-AC-2021-0600 le fue notificado el día 10 de junio del año en curso y siendo que el recurso de reconsideración fue ingresado al CETAC en fecha 30 de junio de los corrientes, el mismo fue presentado dentro del plazo que señala el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil.
II.- Sobre el fondo. Una vez realizado el estudio jurídico y financiero se procede a contestar los argumentos planteados por IATA, según su orden de presentación.

1.- Inobservancia de los límites de la discrecionalidad (Eficiencia, racionalidad, razonabilidad, justicia, lógica y conveniencia) por parte de CETAC

Sobre este argumento debemos indicar que el artículo 15, primer párrafo de la Ley General de la Administración Pública establece que la discrecionalidad podrá darse, incluso, en ausencia de ley en el caso concreto, pero estará sometida a los límites de le impone el ordenamiento jurídico de forma expresa o implícita, para lograr que su ejercicio sea eficiente y razonable. La norma anterior, debe ser concordada con el ordinal 216, párrafo primero de la citada norma, al indicar que la Administración Pública en el ejercicio de esa potestad discrecional, debe hacerlo con apego a los "límites de racionalidad y razonabilidad" implícitos en el ordenamiento escrito. Siempre dentro de la misma Ley General de la Administración Pública encontramos los artículos 16 párrafo primero y 17 que en concordancia con el 160 de misma normativa, manda que no podrán emitirse actos administrativos contrarios a la técnica, o a los principios de justicia, lógica o la conveniencia y a los derechos del administrado.

El recurrente hace una interpretación del acuerdo impugnado a partir de lo que a éste le parece representa la razonabilidad y la racionalidad y por supuesto a partir de lo que conviene al interés de sus representados. Sin embargo, la Administración debe velar porque sus actos además de encontrarse dentro de los alcances del principio de legalidad, en el caso de los actos de carácter discrecional, éstos se encuentren dentro de sus límites y respondan al interés general. En este sentido la realidad que viven las finanzas públicas en general y el entramado que existe entre éstas y las obligaciones contractuales que tiene el CETAC a propósito del Contrato de Gestión Interesada, son más complejas de lo que el recurrente lo hace ver.

Tal y como lo ha expuesto la Asesoría Financiera del OFGI, acceder con lo solicitado, le genera al CETAC una deuda con el Gestor Interesado que supera el millón de dólares y un no ingreso superior a los quinientos mil dólares. Esta situación repercutiría de una u otra forma en otras formas de impuestos o tarifas.

La ponderación de estos intereses, las medidas de apoyo que en el pasado ha adoptado el CETAC para los operadores aéreos, las consecuencias para las finanzas públicas que conllevaría aceptar lo solicitado, la recuperación de los flujos de pasajeros que ha experimentado el AIJS, produce que, en la evaluación del interés público inmerso en la decisión impugnada, sea positiva en la determinación de mantener el acto impugnado al no encontrarse ninguna violación a los límites de la discrecionalidad.

2.- Inobservancia de la satisfacción del Interés Público.

Para el abordaje de este tema debemos dejar claro el concepto de interés público, a partir de lo establecido en el numeral 113 de la Ley General de la Administración Pública que impone al servidor público el deber de desempeñar sus funciones de modo que satisfagan primordialmente el interés público, el cual define la norma como "la expresión de los intereses individuales coincidentes de los administrados."

El mismo artículo ofrece una técnica para su interpretación adecuada al indicar parámetros. El primero de ellos indica que el "interés público prevalecerá sobre el interés de la Administración Pública cuando pueda estar en conflicto", además para su ponderación debe apreciarse "en primer lugar, los valores de seguridad jurídica y justicia para la comunidad y el individuo, a los que no puede en ningún caso anteponerse la mera conveniencia."

Con el análisis de la citada norma, queda claro que el CETAC con la decisión adoptada está valorando más allá del interés particular de los interesados, que, dentro de la generalidad de la actividad aeroportuaria, representan un sector (no menos importante) de todo el engranaje. El CETAC al medir las consecuencias que provocaría la medida solicitada está tutelando el equilibrio del Contrato de Gestión Interesada y sus obligaciones con Aeris Holding Costa Rica y con ello la generalidad de la actividad dentro del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

3.- Inobservancia del acontecimiento de la Pandemia del COVID-19 como un hecho de Fuerza Mayor que se esgrime como motivo de peso para postergar el cobro de la tarifa por TSAT.

El CETAC ha adoptado medidas de apoyo a los operadores del AIJS a propósito de las consecuencias que ha producido la situación pandémica que vive la humanidad y en ese sentido debe tomarse en consideración que el COVID-19 ha generado una situación económica inestable y limitada en todo el mundo y si bien la aviación ha resultado especialmente afectada lo cierto es que el Estado no pude asumir la totalidad de esas consecuencias debido al encadenamiento productivo del que obtiene las tasas, tarifas e impuestos y en ese sentido debe procurar que cada actor dentro de este engranaje aporte de forma adecuada, proporcional y equilibrada, lo que se traduce dentro de la actividad aeroportuaria que cada operador realice su aporte por la actividad lucrativa que desarrolla dentro de una infraestructura que es ofrecida por la inversión estatal.

Por último, si bien la situación de pandemia, sus consecuencias económicas y las decisiones que este Consejo Técnico debe adoptar apegado a la legalidad y a los límites de la discrecionalidad, según sea el caso, pueden generar situaciones que nadie desea, lo cierto es que de momento representan posibilidades que se analizaran a partir de hechos y no de especulaciones.

Por las razones expuestas, la ponderación del interés público, el desarrollo de la actividad discrecional dentro de los límites de ésta, el equilibrio del Contrato de Gestión Interesada y la proporcionalidad en los aportes de cada operador dentro del AIJS, se concluye que el acto impugnado no padece de los vicios acusados, razón suficiente para mantenerlo.

Por tanto, este Consejo Técnico de Aviación Civil resuelve:

1. Se rechaza el Recurso de Apelación interpuesto por el señor David Hernández, en su condición de representante de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo IATA

2. En virtud de lo expresado se mantiene en todos sus extremos el artículo séptimo de la Sesión Ordinaria 40-2021 del 31 de mayo del 2021.

3. Comuníquese el presente acuerdo al señor David Hernández, Representante de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

Anexo N° 3

No.139-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:54 horas del 23 de agosto del dos mil veintiuno.

conoce la solicitud de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, representada por la señora Alina Nassar Jorge, para la suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre de 2021 y hasta nuevo aviso.

Resultandos:

Primero: Que la compañía Delta Airlines Inc. cuenta con un certificado de explotación, otorgado mediante resolución número 39-1998 del 12 de junio de 1998, con una vigencia igual al Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo suscrito entre Costa Rica y Estados Unidos de América, el cual le permite brindar servicios aéreos de transporte público en la modalidad de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, Atlanta, Georgia, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa; Atlanta, Georgia, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa; Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa; Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa; Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-1661-2021E del 20 de julio de 2021, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Delta Airlines Inc., solicitó al Consejo Técnico la suspensión temporal de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre del 2021 y hasta nuevo aviso.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-129-2021 del 06 de agosto de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"En virtud de que lo solicitado por la empresa se encuentra conforme al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de La Republica de Costa Rica y el Gobierno de Estados Unidos se América; que la ruta sujeta a la suspensión temporal se encuentra en el certificado de explotación, esta Unidad de Transporte Aéreo RECOMIENDA:*
>
> *1. Conocer y dar por recibido el escrito identificado con registro, VU-1661-2021-E, del 22 de julio del 2021, donde la compañía Delta Airlines Inc, informa de la suspensión de sus vuelos regulares en la ruta Los Ángeles, Liberia, Los Ángeles, no obstante la suspensión regirá a partir del 01 de septiembre del 2021 y por el plazo de un año.*
>
> *2. En caso que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía podrá solicitar una prórroga cumpliendo con lo debidos requisitos establecidos para tal fin.*
>
> *3. Recordar a la compañía que se deberán presentar los nuevos itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que*

emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19".

Cuarto: Que mediante constancia de no saldo número 322-2021 del 28 de julio de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, se encuentra al día con sus obligaciones. Asimismo, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 13 de agosto de 2021, se constató que dicha compañía se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, representada por la señora Alina Nassar Jorge, para la suspensión de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América- Liberia, Costa Rica y viceversa.

La compañía solicita que dicha suspensión sea a partir del 01 de setiembre de 2021 y hasta nuevo aviso; no obstante, lo recomendable es que la suspensión sea por el periodo máximo de un año, por cuanto la ruta no puede estar suspendida por tiempo indefinido, tal situación contravendría el espíritu de un certificado de explotación.

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

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

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

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima sin límite de suma de la compañía Delta Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y viceversa, en las fechas indicadas.

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

> ***"Artículo 157****.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.*
>
> ***Artículo 173.-*** *Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-129-2021 del 06 de agosto de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Conocer y dar por recibido el escrito identificado con registro, VU-1661-2021-E, del 22 de julio del 2021, donde la compañía Delta Airlines Inc, informa de la suspensión de sus vuelos regulares en la ruta Los Ángeles, Liberia, Los Ángeles, no obstante la suspensión regirá a partir del 01 de septiembre del 2021 y por el plazo de un año."*

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 322-2021 del 28 de julio de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, se encuentra al día con sus obligaciones.

Asimismo, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 13 de agosto de 2021, se constató que dicha compañía, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

ACTA No. 64-2021

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Conocer y dar por recibido el escrito número VU-1661-2021E del 20 de julio de 2021, mediante el cual, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, informó la suspensión de sus vuelos regulares en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos de América - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre de 2021 y hasta el 01 de setiembre de 2022, inclusive.

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

2) Solicitar a la compañía Delta Airlines Inc. que de previo a reiniciar la operación en la ruta señalada, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, el itinerario respectivo, según la normativa y directrices vigentes.

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

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 64-2021

Anexo N° 4

No.140-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:54 horas del 23 de agosto del dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yorg, para la suspensión temporal de la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre de 2021, por motivos comerciales y las medidas adoptadas por el Covid-19.

Resulltandos:

Primero: Que la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima cuenta con un certificado de explotación, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 20-2018 del 21 de febrero de 2018, el cual se encuentra vigente hasta el 21 de febrero de 2023 y le permite operar la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1749-2021-E del 04 de agosto de 2021, el señor Alejandro Vargas Yorg, representante legal de la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil autorización para la suspensión temporal de la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre de 2021.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-136-2021 del 11 de agosto de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

> *"(....)*
>
> *Suspender temporalmente las operaciones regulares de la compañía LATAM AIRLINES PERU S.A. en la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa a partir el 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre del 2021.*
>
> *Indicar a la compañía que, para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19".*

Cuarto: Que mediante constancia de no saldo número 325-2021 del 06 de agosto de 2021, válida hasta el 05 de setiembre de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

Quinto: Que, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 13 de agosto de 2021, se verificó que la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-746113, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto

de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yorg, para la suspensión temporal de la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre de 2021, por motivos comerciales y las medidas adoptadas por el Covid-19.

El fundamento legal para la suspensión de vuelos es el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil, el cual señala textualmente lo siguiente.

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

Ahora bien, en diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-136-2021 del 11 de agosto de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó suspender temporalmente las operaciones regulares de la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, en la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir el 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre de 2021, por motivos comerciales y las medidas adoptadas por el Covid-19.

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 325-2021 del 06 de agosto de 2021, válida hasta el 05 de setiembre de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

Asimismo, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 13 de agosto de 2021, se verificó que la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-746113, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

Por tanto,

ACTA No. 64-2021

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-136-2021 del 11 de agosto de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-746113, representada por el señor Alejandro Vargas Yorg, para la suspensión temporal de la ruta Lima, Perú-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre de 2021.

2. Indicar a la compañía que para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19.

3. Notificar al señor Alejandro Vargas Yorg, apoderado generalísimo de la compañía Latam Airlines Perú Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

Anexo N° 5

No.141-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:54 horas del 23 de agosto del dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, para la suspensión temporal de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas San José – Bogotá y viceversa y San José – Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021.

Resultandos:

Primero: Que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 128-2020 del 06 de julio de 2020, el cual le permite brindar los servicios de vuelos regulares y no regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, en las rutas:

1. San José – San Salvador y viceversa
2. San José – Guatemala y viceversa
3. San José – Panamá y viceversa
4. San José – Guatemala- Los Ángeles y viceversa
5. San José – San Salvador – J.F. Kennedy y viceversa
6. San José – San Salvador – Los Ángeles y viceversa
7. San José – San Salvador – Cancún y viceversa
8. San José – San Salvador – Toronto y viceversa
9. San José – Lima – Santiago de Chile y viceversa
10. San José – Bogotá y viceversa.

Segundo: Que mediante resolución número 46-2021 del 07 de abril del 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima la suspensión de las rutas: San José – Bogotá y viceversa; San José- Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de marzo y hasta el 01 de setiembre de 2021.

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1740-2021-E del 03 de agosto de 2021, la señora Marianela Rodríguez Parra, representante legal de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la suspensión temporal de las rutas: San José – Bogotá y viceversa y San José – Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-135-2021 del 10 de agosto de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Autorizar a la compañía Avianca Costa Rica, S. A., la continuación suspensión temporal de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas San*

José, Costa Rica–Bogotá, Colombia y viceversa y San José, Costa Rica–Ciudad de Panamá, Panamá y viceversa, a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre del 2021.

Recordar a la compañía que se deberán presentar los nuevos itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19".

Quinto: Que mediante constancia de no saldo número 326-2021 del 06 de agosto de 2021, válida hasta el 05 de setiembre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, se encuentra al día con sus obligaciones.

Sexto: Que de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 13 de agosto de 2021, se verificó que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, la cual consiste en la suspensión temporal de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas San José – Bogotá y viceversa y San José – Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021.

En este sentido, el fundamento legal para la suspensión de vuelos se basa en lo que establece el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil, el cual señala textualmente lo siguiente.

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-135-2021 del 10 de agosto de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad

Anónima la suspensión temporal de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas San José – Bogotá y viceversa y San José – Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021.

Por su parte, mediante constancia de no saldo número 326-2021 del 06 de agosto de 2021, válida hasta el 05 de setiembre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, se encuentra al día con sus obligaciones.

Asimismo, de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 13 de agosto de 2021, se verificó que la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-135-2021 del 10 de agosto de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, la suspensión de las operaciones en los servicios internacionales regulares de pasajeros carga y correo, en las rutas San José, Costa Rica–Bogotá, Colombia y viceversa y San José, Costa Rica–Ciudad de Panamá, Panamá y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 01 de diciembre de 2021.

2) Solicitar a la compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima que de previo a reiniciar la operación en las rutas señaladas, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, el itinerario respectivo, según la normativa y directrices vigentes.

3) Notificar a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de compañía Avianca Costa Rica Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico Marianela.parra@avianca.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 6

No. 142-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:54 horas del 23 de agosto del dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, representada el señor Marco Montealegre Escalante, para la suspensión de todas las rutas de vuelos regulares (itinerados), efectivo a partir del 15 de junio y hasta el 15 de setiembre de 2021.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 129-2008 del 29 de noviembre de 2008, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima un certificado de explotación para brindar los servicios de transporte aéreo comercial, no regular de vuelos especiales de pasajeros, carga y correo, nacional e internacional con aeronaves de ala fija y ala rotativa. Adicionalmente, mediante resoluciones números 69-2018 del 14 de agosto de 2018, y 97-2019 del 21 de mayo del 2019, se autorizó a la compañía ampliar su certificado de explotación para brindar los servicios regulares nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo, el cual le permite operar en las siguientes rutas:

1. Pavas-Barra de Tortuguero-Pavas
2. Pavas- Tamarindo-Pavas
3. Pavas- Drake-Pavas
4. Pavas- Tambor-Pavas
5. Pavas-Puerto Jiménez-Pavas
6. Pavas- Quepos-Pavas
7. Pavas-Fortuna-Pavas
8. Pavas-Liberia-Pavas
9. Pavas-Nosara-Pavas
10. Pavas-Golfito-Pavas
11. Pavas-Bocas del Toro, Panamá-Pavas

Segundo: Que mediante resolución número 62-2021 del 05 de mayo de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil le autorizó a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, la suspensión de sus operaciones regulares desde el 09 de diciembre de 2019 hasta el 15 de junio de 2021, en virtud de los efectos del Covid-19 en la industria aeronáutica.

Tercero: Que mediante escritos de fecha 15 de junio de 2021, registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-1629-2021 y VU-1630-2021, ambos de fecha 16 de julio de 2021, el señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la suspensión temporal de sus vuelos regulares (itinerados) desde el 15 de junio y hasta el 15 de setiembre de 2021.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0917-2021 del 22 de julio de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica le indicó a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima que la solicitud de suspensión fue presentada en forma extemporánea y de las consecuencias que podría acarrear dicho atraso.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-130-2021 del 06 de agosto de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Autorizar a la compañía Heliservicios Aerobell, S.A, la suspensión temporal de los servicios aéreos regulares nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, a partir de la aprobación del CETAC y hasta el 15 de setiembre, 2021, en virtud del estado de emergencia por el Covid-19 y sus efectos en la industria aeronáutica, manteniendo únicamente la operación de los vuelos no regulares.*
>
> *Recordar a la compañía que se deberán presentar los nuevos itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes, mismos que deberán estar sujetos a las disposiciones que emita el Ministerio de Salud, en caso de que se mantengan las medidas de contención por el Covid-19.*

Sexto: Que mediante constancia de no saldo número 333-2021 del 16 de agosto de 2021, válida hasta el 07 de setiembre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, se encuentra al día con sus obligaciones.

Séptimo: Que de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 13 de agosto de 2021, se verificó que la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, representada el señor Marco Montealegre Escalante, para la suspensión de todas las rutas de vuelos regulares (itinerados),

En este sentido, mediante escritos de fecha 15 de junio de 2021, registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-1629-2021 y VU-1630-2021, ambos de fecha 16 de julio de 2021, la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima solicitó que dicha suspensión sea efectiva desde el 15 de junio y hasta el 15 de setiembre del 2021.

Indican el siguiente fundamento: "*Considerando la situación actual a nivel mundial ocasionada por la pandemia del Covid-19 solicitamos la extensión a la suspensión temporal de vuelos regulares (itinerados) en todas nuestras rutas de operación; esto mientras se restaure el turismo nacional e internacional. Los vuelos no regulares se mantienen*".

No obstante, la solicitud actual fue presentada en forma extemporánea, por cuanto la suspensión de vuelos regulares de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, fue autorizada mediante resolución número 62-2021 del 05 de mayo de 2021, hasta el 15 de junio de 2021 y la y la solicitud bajo análisis se presentó en la ventanilla única de la Dirección General, el 16 de julio de 2021.

Al respecto, mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0917-2021 del 22 de julio de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica le indicó a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima que la solicitud de suspensión fue presentada en forma extemporánea y de las consecuencias que podría acarrear dicho atraso; asimismo, se le recordó que el transporte aéreo es un servicio público tutelado por el Estado, motivo por el cual esos servicios están amparados a un certificado de explotación, aprobados por el Consejo Técnico de Aviación, con la prohibición expresa de suspender los servicios sin una autorización de la misma autoridad, so pena de hacerse acreedores a multas económicas u otras sanciones, como la cancelación del certificado de explotación.

Por tal razón, la solicitud en análisis se tomará a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil y no del 15 de junio de 2021, cuando lo solicitó la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima.

En este sentido, el fundamento legal para la suspensión de vuelos se basa en lo que establece el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil, el cual señala textualmente lo siguiente.

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-130-2021 del 06 de agosto de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, la suspensión temporal de los servicios aéreos regulares nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, efectiva a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil y hasta el 15 de setiembre, 2021, en virtud del estado de emergencia por el Covid-19 y sus efectos en la industria aeronáutica, manteniendo únicamente la operación de los vuelos no regulares.

Por su parte, mediante constancia de no saldo número 333-2021 16 de agosto de 2021, válida hasta el 07 de setiembre de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, se encuentra al día con sus obligaciones.

Asimismo, de conformidad con la consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 13 de agosto de 2021, se verificó que la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con el artículo 173 de la Ley General de Aviación Civil y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-130-2021 del 06 de agosto de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-083349, la suspensión temporal de los servicios aéreos regulares nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, efectiva a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil y hasta el 15 de setiembre, 2021, en virtud del estado de emergencia por el Covid-19 y sus efectos en la industria aeronáutica, manteniendo únicamente la operación de los vuelos no regulares.

2) Solicitar a la compañía Heliservicios Aerobell S.A. que de previo a reiniciar la operación en las rutas señaladas, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, el itinerario respectivo, según la normativa y directrices vigentes.

3) Hacer un llamado de atención a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, para que en futuras solicitudes de suspensión se apeguen a los plazos establecidos para la presentación de estas, caso contrario deberá sujetarse a las consecuencias que podría acarrear dicho atraso

4). Notifíquese al señor Marco Montealegre Escalante, apoderado generalísimo de la empresa Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico mmonte@aerobell.com. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y Operaciones Aeronáuticas. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 7

No.143-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:03 horas del 23 de agosto del dos mil veintiuno.

Se conoce sobre la declaratoria de incobrabilidad de las obligaciones dinerarias de la compañía Tardasa Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-106558, representada por el señor Manuel Antonio Rosales Quirós, producto de la facturación emitida mayo del año 2019 y enero del año 2020, por operaciones aeronáuticas, por un monto principal de ¢395.011,85.

I Resultandos:

Primero: Que la compañía Tardasa Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-106558, es propietaria de la aeronave matrícula número TI-AWR, producto de las operaciones aeronáuticas que realizó con dicha aeronave, el Consejo Técnico de Aviación Civil ha generado las siguientes facturas que se encuentran sin cancelar por parte del propietario de la aeronave MRPV201900649, MRLM201900147, MRPV201900785, MRPV201900922, MRLM201900174, MRPV201901066, MRPV201901225, MRLM201900209, MRPV201901403, MRPV201901530, MRLM201900248, MRPV201901693, MRPV201901862, MRPV202000113, monto principal adeudado al 12 de agosto de 2021: ¢395.011,85.

Segundo: Que mediante los oficios números DGAC-TE-CXC-337-2019 del 16 de setiembre de 2019, DGAC-TE-CXC-364-2019 del 27 de setiembre de 2019, DGAC-TE-CXC-371-2019 del 18 de octubre de 2019, DGAC-TE-CXC-392-2019 del 30 de octubre de 2019, DGAC-TE-CXC-059-2020 del 27 de enero de 2020, DGAC-TE-CXC-111-2020 del 05 de febrero de 2020, DGAC-TE-CXC-120-2020 del 11 de marzo de 2020 y DGAC-TE-CXC-146-2020 del 17 de marzo de 2020, el Grupo de Trabajo de Tesorería realizó las intimaciones de cobro a la compañía Tardasa Sociedad Anónima, según lo establecido en el artículo 150 de la Ley General de la Administración Pública.

Tercero: Que el día 01 de setiembre de 2020, se presentó ante el Juzgado Especializado de Cobro Judicial del Segundo Circuito Judicial de San José, proceso monitorio contra la compañía Tardasa Sociedad Anónima, el cual se tramita bajo el número de expediente 20-002162-1765-CJ, sin que al momento se haya podido notificar al representante de dicha compañía, ni en el domicilio social ni en el domicilio personal proporcionado por el Registro Civil.

I. Considerando

a) De la compañía Tardasa Sociedad Anónima y las facturas adeudadas al Consejo Técnico de Aviación Civil

La compañía Tardasa Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-106558, es propietaria de la aeronave matrícula número TI-AWR, producto de las operaciones aeronáuticas que realizó con dicha aeronave en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y en el Aeropuerto Internacional de Limón el Consejo Técnico de Aviación Civil generó las siguientes facturas que se encuentran sin cancelar por parte del propietario de la aeronave MRPV201900649, MRLM201900147, MRPV201900785, MRPV201900922, MRLM201900174, MRPV201901066, MRPV201901225, MRLM201900209, MRPV201901403, MRPV201901530,

MRLM201900248, MRPV201901693, MRPV201901862, MRPV202000113, monto principal adeudado por ¢395.011,85, para un monto total con intereses al 12 de agosto de 2021 de ¢609.876,28.

Siendo que la compañía no posee certificado de explotación, no cuenta con garantía de cumplimiento que permita recuperar el monto adeudado y sobre la aeronave se tiene conocimiento que el 27 de junio de 2020, desapareció después de despegar del Aeródromo de Drake, con destino a el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y desde entonces se desconoce su paradero.

A pesar de los esfuerzos de la Administración por recuperar los montos adeudados presentando el proceso de cobro judicial, ha sido imposible notificar la demanda al representante y siendo la aeronave el único bien inscrito a su nombre, del cual se desconoce el paradero, se imposibilita la recuperación del monto adeudado.

b) De la figura de incobrabilidad

En relación con el efectivo cobro de sumas de dinero adeudadas a la Administración, la Procuraduría General de la República[1] señaló que el régimen económico financiero de la Administración Pública no está integrado únicamente por el principio de legalidad, que obliga a conformarse sustancialmente con el ordenamiento jurídico, según la escala jerárquica de sus fuentes, artículo 107 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, por el contrario, es parte de ese régimen, que vincula a la Administración, la sujeción a principios de eficacia, eficiencia y economía y la orientación por el interés general. Los cuales podrían justificar que la Administración no emprenda acciones para recuperar recursos que le corresponden.

La Contraloría General de la República, mediante la resolución número RDC-150-2011 de las ocho horas del ocho de setiembre de dos mil diez, denominada "*Directrices para la declaración de una deuda como incobrable (D-1-2011-DC-DGA)*", en lo que respecta a la declaratoria de incobrabilidad indicó lo siguiente:

> *"Artículo 3-Supuestos de incobrabilidad: una deuda se tendrá por incobrable, en cualquiera de los siguientes supuestos:*
> *3.1 Cuando se tenga por establecido por medio de prueba idónea, que el deudor tiene una imposibilidad material para cancelar sus deudas, por carecer de bienes embargables inscritos a su nombre, salario reportado ante la Caja Costarricense de Seguro social,* ***o cualquier tipo de situación que demuestre la imposibilidad material de ejercer el cobro****.*
>
> *3.2 Cuando la suma adeudada sea por un monto más bajo del que se tenga estimado para el procedimiento que implique el cobro".*
>
> (El subrayado y en negrita no son del original)

Por lo que, siendo que la Administración ha hecho todo lo que está a su alcance para la recuperación de los montos adeudados, las decisiones administrativas en orden a la obtención, manejo, uso y administración de los recursos públicos deben sujetarse a los principios de economía, eficiencia y eficacia, en consecuencia el gasto público debe implicar un uso racional de los recursos público.

[1] Procuraduría General de la República, dictamen número C-076-2014 del 10 de marzo de 2014.

Al respecto, el artículo 16 de Ley General de la Administración Pública establece lo siguiente:

> *"1.- **En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia**.*
>
> *2.- El juez podrá controlar la conformidad con estas reglas no jurídicas de los elementos discrecionales del acto, como si ejerciera contralor de legalidad".*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Respecto a los principios de eficacia, economicidad y eficiencia, el artículo 3 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos dispone al efecto:

> *"**Artículo 3.- Fines de la Ley***
> *Los fines de la presente Ley que deberán considerarse en su interpretación y reglamentación serán:*
>
> *a. **Propiciar que la obtención y aplicación de los recursos públicos se realicen según los principios de economía, eficiencia y eficacia**".*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Consecuentemente, toda decisión que se adopte en orden de los recursos públicos debe sujetarse a los referidos **principios** de **economía**, **eficiencia** y **eficacia**. Lo que es reafirmado por el artículo 5 de la misma Ley, al disponer en su inciso b) lo siguiente:

> *"Artículo 5.-Principios presupuestarios*
> *Para los efectos del artículo anterior, deberán atenderse los siguientes principios presupuestarios:*
> *b) Principio de gestión financiera. **La administración de los recursos financieros del sector público se orientará a los intereses generales de la sociedad, atendiendo los principios de economía, eficacia y eficiencia, con sometimiento pleno a la ley**".*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Principio de gestión financiera que no es otro que buena gestión: eficiencia, racionalidad y economía del gasto. Es decir, la gestión de los recursos públicos no solo debe ser conforme a la ley, sino que debe tender a producir un resultado y ese resultado está determinado y es evaluable por los objetivos de la acción pública concreta de que se trata. El Estado eficaz es aquél en que se da un cumplimiento efectivo y satisfactorio de los intereses generales a los que se debe el Estado y que justifican la Administración.

La eficacia y eficiencia se determinan y evalúan no sólo respecto de la acción final de la Administración. Por el contrario, deben informar la actuación instrumental, dirigida al logro de los fines públicos. En consecuencia, la eficacia, economicidad y eficiencia cubren también la actividad de gestión financiera y, por consiguiente, de

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

la gestión de los créditos a favor de la Administración. En ese sentido, son elementos que configuran la racionalidad del gasto público.

Pero la racionalidad del gasto no solo se mide con la eficacia y eficiencia, sino que debe sujetarse al principio de economía, que hace referencia a la relación ahorro/costo. Esto es, la actuación administrativa debe evitar gastos desproporcionados en relación con los objetivos que se buscan. La desproporción puede derivar de un desconocimiento de las necesidades reales que deben ser atendidas, de los recursos que se emplean para atender esas necesidades y de las condiciones en que esos recursos son empleados. Estos principios podrían justificar que la Administración no emprenda acciones para recuperar recursos que le corresponden.

En este sentido, mediante dictamen número C-240-2008 del 11 de julio de 2008, la Procuraduría General de la República estableció lo siguiente:

> *"**Emprender acciones para cobrar créditos cuyo monto es menor que el costo efectivo de la gestión cobratoria no puede ser calificado ni enmarcarse en el principio de buena gestión, dado que no resulta un uso racional de los recursos públicos. En consecuencia, de ser ese el supuesto, la gestión cobratoria sólo podría justificarse por otros motivos, por ejemplo cuando se está en presencia de una sanción**. Lo anterior porque de no ejercerse la acción cobratoria la sanción se volvería nugatoria. Toda la actuación administrativa debe dirigirse a la satisfacción de los intereses públicos. Empero, esa consecución puede verse afectada cuando recursos por definición escasos (no solo financieros, sino también humanos) se destinan a un proceso cuyo resultado se sabe no superará los costos en que se incurre. Una gestión en ese sentido no se conforma con los principios de economía y racionalidad a que hemos aludido. El alto coste de esas acciones obligaría a concluir que los recursos públicos no se utilizan óptimamente.*
>
> *Ha indicado la Procuraduría, además, que la declaratoria de determinados créditos como incobrables no puede ser automática, sino que debe ser consecuencia de un proceso que refleje la buena administración de los recursos y sobre todo que estos han sido gestionados con estricto apego a las normas legales y técnicas que resulten aplicables. Este requisito se torna en indispensable en virtud del deber de recuperar los créditos de la Administración. Por consiguiente, no puede considerarse incobrable la deuda respecto de la cual no se han agotado las gestiones administrativas para su recuperación. La declaratoria de incobrable supone, entonces, que se ha tramitado un procedimiento de cobro en vía administrativa y que este ha resultado infructuoso".*
>
> (El subrayado y en negrita no son del original)

Emprender acciones para cobrar créditos cuyo monto es menor o bien, que las posibilidades de recuperación sean nulas, que el costo efectivo de la gestión cobratoria no puede ser calificado ni enmarcarse en el principio de buena gestión, dado que no resulta un uso racional de los recursos públicos.

En consecuencia, en estos supuestos, la gestión cobratoria sólo podría justificarse por otros motivos, por ejemplo cuando se está en presencia de una sanción. Lo anterior porque de no ejercerse la acción cobratoria la

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

sanción se volvería nugatoria. Aspecto que debe enmarcarse en la necesaria satisfacción de los intereses públicos a que debe tender toda la actuación administrativa.

Empero, esa consecución del interés público puede verse afectada cuando recursos por definición escasos (no solo financieros, sino también humanos) se destinan a un proceso cuyo resultado se sabe no superará los costos en que se incurre. Una gestión en ese sentido no se conforma con los principios de economía y racionalidad a que hemos aludido. El alto coste de esas acciones obligaría a concluir que los recursos públicos no se utilizan óptimamente.

De modo que el uso racional de los recursos públicos, la optimización de la gestión financiera puede determinar la improcedencia de incoar procesos de cobro por sumas reducidas y en general, cuando los gastos de la recuperación del crédito superan razonablemente lo que eventualmente se obtendría con esa acción. Por ende, justificar una declaratoria de incobrabilidad.

En el sentido expuesto en los párrafos anteriores, mediante dictamen número C-204-2015 del 05 de agosto de 2015, la Procuraduría General de la República estableció lo siguiente:

> *"En razón de lo cual cabe admitir que la Administración emita reglamentos destinados a normar los supuestos bajo los cuales una determinada deuda en su favor puede declararse incobrable, así como asigne la competencia para declararlo, evitando la arbitrariedad o discrecionalidad absoluta de sus funcionarios.* ***Tal puede ser el supuesto de un procedimiento de recuperación que obligue a incurrir en un costo superior al monto debido o bien, que las posibilidades de recuperación sean nulas, resultando irrecuperable la suma adeudada, supuestos susceptible de afectar el interés financiero y, por allí, del interés público****. Estima la Procuraduría, sin embargo, que una declaratoria de incobrabilidad de una deuda debe estar precedida de diversas acciones de recuperación y no debe ser automática. Como se ha dicho en otras ocasiones, OJ-148-2002 de 18 de octubre de 2002, no es conforme con el principio de legalidad el que la Administración no trate de recuperar las sumas que le son adeudadas y, en particular que no demuestre, por los medios correspondientes, la inexistencia de bienes o recursos sobre los cuales hacer efectivo el crédito y por el contrario, deje prescribir las deudas. Ergo, debe disponerse que ante una situación como la que se consulta, los funcionarios competentes están en el deber legal de realizar los análisis y averiguaciones tendentes a hacer efectivo el crédito y, por ende, a mantener y hacer efectivo la recuperación de los adeudos. En su caso, la Administración debe verificar que ante un determinado tipo de adeudos, en la práctica la regla sea la irrecuperabilidad, porque ello podría revelar también una forma de actuación, poco diligente, del funcionario competente.*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Por tanto, la decisión que al respecto tome la Administración debe asegurar la buena administración de los recursos y sobre todo que estos sean gestionados con estricto apego a las normas legales y técnicas que resulten aplicables. Este requisito se torna en indispensable en virtud del deber de recuperar los créditos de la Administración.

Sobre los requisitos que deben cumplirse, la Contraloría General de la República, en oficio número 314 de fecha 15 de enero de 2009, reiterado en el oficio número 11658 de 23 de noviembre de 2011, indicó lo siguiente:

> ***"II.- Sobre el procedimiento existente para poder eliminar pendientes de cobro cuando existen montos incobrables:*** *(...) Podemos decir en primer término, que no hay un procedimiento en específico al cual deban acudir las administraciones para llegar a declarar como incobrable montos adeudados por particulares al Estado, sino que lo realizado por este órgano contralor es que se ha avocado a definir aspectos generales sobre los cuales deberá versar la valoración de la decisión que se tome, a fin de declarar incobrables ciertas sumas.(...)* ***a.1*** *Es la propia Administración la que debe tomar la decisión en torno a definir qué casos pudieran resultar incobrables, claro está, posterior a una ponderación de las variables "costo-beneficio" en la recuperación del monto adeudado, significando que si el procedimiento cobratorio que se realice en vía administrativa o judicial entraña un perjuicio para la Administración, en el entendido de que los recursos que se destinen para tales efectos se estiman mayores a lo recuperado, es evidente entonces que la decisión tomada no puede conllevar un perjuicio al erario público.* ***a.2*** *(...) son las Administraciones quienes deben determinar, sustentadas en estudios técnicos, el monto a partir del cual proceder a declarar incobrables ciertas deudas. Con respecto al tema, esta Contraloría ha indicado que: "...No obstante lo anterior, recordemos que ciertamente toda institución puede declarar deudas como incobrables, siempre que previamente se hayan agotado los mecanismos de cobro y se pueda demostrar de manera fehaciente que el costo-beneficio de proseguir con el proceso en los tribunales sería antiproducente para las finanzas públicas. Sobre esta materia reiteramos lo siguiente... b) Que tanto en derecho público como privado, la persona física o jurídica debe justificar en forma fehaciente que se han hecho todos los procedimientos pertinentes para recuperar el monto adeudado y sólo ante una verdadera imposibilidad de cobro, puede procederse a pasar la acreencia como incobrable. c) Que en ninguna circunstancia debe permitirse que por el simple dicho o la escasa importancia del monto, se declare incobrable, sin gestión alguna de parte de la Administración, una determinada suma. Aceptar este procedimiento sería como condonar la deuda, lo que no implica que la misma una vez demostrado que se gestionó su recuperación y que realmente hay imposibilidad material de resarcimiento, pueda declararse incobrable. d) Que siempre se deben hacer las gestiones administrativas de cobro y en los casos en que se cumplan los requisitos suficientes de respaldo - que teóricamente deberían ser la totalidad-, se proceda al trámite de cobro judicial en las diferentes vías en que éste se puede llevar a cabo. e) Que en los casos en que haya habido sentencia judicial firme, se debe tratar de recuperar lo allí resuelto y solo si existiere imposibilidad de cobro se aplique el término de prescripción y se excluya el monto debido de activos... ".*

Concuerda la Contraloría General de la República en que debido a los costes propios de la actuación administrativa y, para garantizar el uso racional de los recursos públicos, en su caso, de la administración de justicia, puede resultar improcedente incoar procesos cobratorios por sumas reducidas o bien, que las posibilidades de recuperación sean nulas, en casos en que los gastos de recuperación superen lo que eventualmente se obtendría con la acción de cobro.

c) Sobre el fondo del asunto

Tal y como se indicó anteriormente, la deuda que mantiene la compañía Tardasa Sociedad Anónima cédula jurídica número 3-101-106558, con el Consejo Técnico de Aviación Civil es por facturación de mayo 2019 a enero 2020, en razón de los intereses es una deuda que día a día aumenta y la Administración se encuentra imposibilitada a recuperar la misma, por cuanto ha sido imposible notificar el proceso monitorio que se tramita bajo el expediente número 20-002162-1765-CJ a la demandada, y según certificación emitida por el Registro Nacional el único bien embargable que tiene inscrito es la aeronave matrícula TI-AWR, la cual se desconoce su paradero.

Así las cosas, mantener esta deuda en proceso de cobro judicial le genera mayor gasto a la Administración, puesto que con el paso del tiempo los intereses se van incrementando y no se identifica la posibilidad de recuperar los montos adeudados.

Ante situaciones como las descritas, la Administración tiene la **potestad** de efectuar una valoración de los hechos a la luz de la magnitud del daño y del costo beneficio que la acción de cobro puede representar, de manera que si gestionar la acción de cobro implica un gasto mayor de lo que se pretende recuperar o si las posibilidades de lograr recuperar los montos adeudados son nulas, no podría entenderse tal proceder como una adecuada administración de los fondos públicos.

Por este motivo, la Unidad de Asesoría Jurídica realizó una valoración del caso y considera que insistir en el ámbito judicial o administrativo en la recuperación de la deuda que mantiene la compañía Tardasa Sociedad Anónima, no podría considerarse una adecuada administración de fondos por parte de la Administración.

Por lo que siendo que la declaratoria de determinados créditos como incobrables debe ser consecuencia de un proceso que refleje la buena administración de los recursos y sobre todo que estos han sido gestionados con estricto apego a las normas legales y técnicas que resulten aplicables, siendo este requisito indispensable en virtud del deber de recuperar los créditos de la Administración, resulta necesario la emisión de una resolución debidamente fundamentada.

Por lo que al haber hecho la Administración todo lo que está a su alcance para la recuperación de los montos adeudados y siendo que ha sido imposible su recuperación, lo procedente es declarar incobrable dicha suma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas:

1. Se declara la incobrabilidad de la obligación dineraria de la compañía Tardasa Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-106558, por un monto principal de ¢395.011,85, más lo correspondiente a intereses, por cuanto a pesar de los esfuerzos de la Administración por recuperar los montos adeudados en vía administrativa y judicial, ha sido materialmente imposibilitada un resultado favorable a cualquier gestión, ya que no se logró notificar la demanda judicial y el único bien inscrito a nombre de la sociedad es la aeronave TI-AWR, la cual se desconoce su paradero.

Esta incobrabilidad se realiza con fundamento en lo establecido por el artículo 3 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, en acatamiento a la obtención y aplicación de los recursos públicos lo cual se debe realizar según los principios de economía, eficiencia y eficacia.

2. Se instruye a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a cancelar de los registros contables de los estados financieros correspondiente al monto principal más los intereses.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil