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

ACTA No. 39-2021

Acta de la sesión ordinaria No.39-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 26 de mayo 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, Sofía Beatriz García Romero, Karla Barahona Muñoz y Gustavo Segura Sancho; directores de este Consejo; así como de los señores Álvaro Vargas Segura, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC; Juan Mena Murillo, asesor administrativo del CETAC 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. 39-2021.

El señor Olman Elizondo Morales solicita que se incorpore en la agenda el oficio No. DGAC-DG-OF-949-2021, de la Dirección General y el oficio DGAC-UPI-OF-103-2021, de la Unidad de Planificación Institucional, referentes a la situación actual del proyecto del nuevo Aeropuerto Metropolitano, asunto que quedó en estudio en la sesión 38-2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.39-2021, incluyendo el asunto solicitado por el señor Olman Elizondo Morales.

II.- APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 37-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 19 de mayo del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 37-2021, del 19 de mayo del 2021.

III.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- COMISIÓN PMO

AL SER LAS 17:11 PM INGRESAN A LA SESIÓN, DE FORMA VIRTUAL, LA SEÑORA MALOU GUZMÁN QUESADA, DE LA UNIDAD DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y EL SEÑOR ALEXÁNDER SÁNCHEZ MORA, DEL DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA.

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

ARTÍCULO TERCERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-UPI-INF-012-2021, del 17 de mayo del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio suscrito por el señor Carlos Guerrero Torres, comisión PMO y la señora Vilma López Víquez, jefe de la Unidad Planificación Institucional; en el que remiten el informe de avance y estado de los proyectos de obra pública y de tecnologías de la información y comunicaciones.

El señor Alexánder Sánchez Mora realiza una presentación ejecutiva sobre el avance y estado de los proyectos de obra pública, refiriéndose a tres proyectos:

1-El proyecto alternativo de obras de mejoramiento del lado aire del AIDOQ. Indica que actualmente se está trabajando en los términos de referencia del proyecto en conjunto con los asesores, con la intención de que al finalizar el mes de mayo se remitan a la Proveeduría Institucional, para que continúen con el trámite correspondiente del cartel de licitación.

2-El proyecto del mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Limón. Comenta que este proyecto corresponde únicamente a la terminal del AIL y que los términos de referencia de este proyecto se remitieron a la Dirección en febrero del año en curso. Adicionalmente, manifiesta que el 27 de abril del 2021 los términos de referencia se remitieron a la Proveeduría Institucional para que avancen con el material disponible y que en el momento en que se disponga de recursos económicos se continúe con el desarrollo del proyecto.

3- El proyecto de mejoramiento del aeródromo La Managua-Quepos. Menciona que se dio orden de inicio el 4 de mayo del año en curso. Esta obra que se adjudicó a la empresa MECO y esta semana se realiza el corte de la primera estimación del avance del proyecto. También subraya que no se han presentado inconvenientes que demoren la ejecución del proyecto, por lo que, de momento, el avance del trabajo es el esperado.

El señor Álvaro Vargas Segura interviene para decir que, en el caso del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, existe la posibilidad de utilizar los recursos del superávit, siempre y cuando el Ministerio de Hacienda autorice utilizar esos recursos el próximo año. Con respecto al proyecto del AIL, indica que se conversó - en una reunión con casa presidencial - con el señor ministro del MOPT para conseguir recursos para desarrollar el proyecto el próximo año, por lo que ambos proyectos están sujetos a que se consiga el contenido económico.

La señora Malou Guzmán Quesada se refiere a los proyectos que corresponden a la Unidad de Tecnologías de la Información.

1-El proyecto de alquiler de equipo de cómputo. Este proyecto consiste en el reemplazo de los 365 equipos que se tienen en este momento en la Institución y adicionalmente la suscripción y licenciamiento de 580 cuentas de correo electrónico.

2-El proyecto de implementación de un sistema de facturación y cobro en la nube. Este proyecto se compone de 12 módulos que actualmente están en desarrollo, con un avance del 30%. Los módulos desarrollados son el de mantenimiento de todo el sistema y el de facturación, que contempla todo el proceso de facturación de la Dirección General, incluyendo los aeropuertos.

3- El sistema de servicio administrativo de seguridad electrónica para el AITBP y para las oficinas centrales de la DGAC ha sido suspendido por falta de presupuesto. Este proyecto se presupuestó nuevamente para el 2022.

4- El sistema del expediente médico. Indica que se apoyará a la Dirección para implementar el proyecto de manera tal que se tenga el expediente médico digital de todos los funcionarios de la DGAC. El proyecto está en un 98% de avance, por lo que se estima que para el 30 de mayo del presente año se finaliza con la implementación de este.

5-El proyecto de actualización del SIFCO. Este proyecto se encuentra en fase inicial y está a la espera de recursos económicos para solventar la necesidad que tiene el área financiera de la Institución.

6-El proyecto de actualización de SIRH. Este sistema está desactualizado, en el sentido de que la aplicación tiene más de 10 años y es una herramienta que se desarrolló con un software antiguo, por lo que la aplicación ha requerido de un cambio sustancial, que consiste en pasar del uso de una plataforma tradicional a una plataforma web, lo que permitiría que se ejecute el proceso desde la web. También se tiene la opción de incluir una parte del proceso de firma digital, pero esto dependerá de los recursos disponibles.

7-El proyecto de desarrollo del PETIC 2021-2005. Este proyecto es una licitación abreviada, en proceso de publicación en el sistema SICOP, para la recepción de ofertas y la evaluación por parte de la proveeduría.

El señor Álvaro Vargas Segura solicita a la señora Guzmán que amplíe sobre ¿cuáles son los proyectos para los que se cuenta con recursos económicos para el próximo año?

La señora Guzmán Quesada comenta que el *data center* actual está contratado con CODISA y el compromiso finaliza en agosto del 2022. Indica que la licitación pública para este proyecto es tediosa, en el sentido de que se requieren varios meses para la recepción y el estudio de las ofertas, debido a que el proceso toma aproximadamente nueve meses en desarrollo. Adicionalmente, indica que para este proyecto se cuenta con los recursos económicos y están presupuestados.

Con respecto al proyecto de cámaras, a pesar de que se presupuestó para el 2021 no se logró ejecutar, por la aplicación del recorte presupuestario. Sin embargo, la Unidad de Tecnologías de la Información considera que el proyecto aún se encuentra activo, siempre y cuando se obtengan los recursos requeridos. También, comenta que el personal de esta unidad está valorando los términos de referencia que se tenían, con la intención de actualizarlos según las necesidades presentes.

En el caso del proyecto de facturación, el proyecto debió iniciar en enero, ya que estaba programado para una duración de 11 meses y el presupuesto estaba considerado para este año, por lo que, el inicio posterior a la fecha pactada implica que su finalización sea en el siguiente periodo, por lo tanto, se depende del presupuesto que se apruebe.

La señora Sofía García Romero consulta sobre el avance con el acuerdo del fortalecimiento de la Unidad de Tecnologías de la Información.

La señora Malou Guzmán responde que la comisión de tecnología realiza reuniones cada dos meses, con la intención de analizar el avance de los proyectos de tecnologías de la información y cuáles son las expectativas de la Dirección General a nivel de proyectos. Menciona que con respecto al fortalecimiento, según lo que compete a su área de responsabilidad, fue desarrollar - junto con la Unidad de Planificación Institucional - el estudio de los procesos de las áreas de soporte, de infraestructura y de redes y sistemas de información. Sin embargo, lo que se encuentra pendiente es un estudio de cargas de los funcionarios, que debe trabajar la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos. Entiende que la Dirección trabajó con el MOPT sobre el apoyo que se le podría brindar con personal, para la Unidad de Tecnologías de la Información.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que se envió una nota al MOPT, pero aún no se ha recibido una respuesta.

La señora García Romero consulta ¿para qué fecha se estima que se encuentre el PETIC completo, para que este se presente ante el Consejo?

La señora Guzmán Quesada expresa que la idea es que se publique esta semana para que, en la primera semana de junio, se publique en el SICOP para la recepción de ofertas y que la expectativa es que al finalizar el mes de agosto se dé la publicación de firmeza. Por lo tanto, para el mes de noviembre del año en curso, se tendría el PETIC desarrollado.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el oficio DGAC-UPI-INF-012-2021, referente al avance y estado de los proyectos de obra pública y de tecnologías de la información y comunicaciones.

AL SER LAS 17:42 PM SE RETIRAN DE LA SESIÓN LA SEÑORA MALOU GUZMÁN QUESADA Y EL SEÑOR ALEXÁNDER SÁNCHEZ MORA.

AL SER LAS 17:47 PM INGRESA A LA SESIÓN, DE FORMA VIRTUAL, EL SEÑOR ALEXÁNDER SÁNCHEZ MORA, DEL DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA.

B. – INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

ARTÍCULO CUARTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-916-2021, del 17 de mayo 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 los oficios DGAC-DA-IA-OF-267-2021, del 11 de mayo del 2021, suscrito por los señores Alexánder Sánchez Mora, jefe Unidad de la Infraestructura Aeronáutica y DGAC-DA-OF-176-2021, suscrito por la señora Sylvia Jiménez Cascante, Jefe Departamento de Aeropuertos, en los que informan sobre la situación actual de los proyectos ya informados respecto a la pista del AIDOQ, la terminal del AIL y el mejoramiento del aeródromo de Quepos.

Como estos temas ya fueron analizados en el punto anterior, el señor Olman Elizondo Morales le consulta al señor Sánchez si hay algo adicional que amerita ser visto por este Consejo.
El señor Alexánder Sánchez Mora indica que efectivamente ambos informes contienen la misma información y aclara que lo que ocurrió fue que coincidió la presentación del reporte trimestral de la *Project Management Office* y el reporte de los proyectos que se solicitó mediante acuerdo a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el oficio DGAC-DG-OF-916-2021, de la Dirección General y el oficio DGAC-DA-IA-OF-267-2021, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, referente a la situación actual de los proyectos sobre la pista del AIDOQ, la terminal del AIL y el mejoramiento del aeródromo de Quepos.

AL SER LAS 17:52 PM SE RETIRA DE LA SESIÓN EL SEÑOR ALEXÁNDER SÁNCHEZ MORA.

C- ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-909-2021, del 14 de mayo del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-AJ-OF-0611-2021, del 14 de mayo 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 corrección del error material contenido en la resolución número 45-2021, de las 18:04 horas, aprobada mediante el artículo séptimo de la sesión ordinaria 26-2021, del 07 de abril del 2021, mediante el cual se le otorga a la empresa Amerijet International Inc. un certificado de explotación para brindar para brindar los servicios de vuelos no regulares internacionales de carga y correo.

El señor Rodríguez Fallas indica que esto se debe a un error material que se generó desde la Unidad de Transporte Aéreo, ya que, al momento de transcribir la indicación de este departamento, se creó una contradicción entre lo que decía la resolución y lo que decía textualmente la Unidad de Transporte Aéreo, por lo que la Unidad de Transporte Aéreo solicitó que se realice la modificación para evitar confusiones futuras.

El error se presenta en una cita textual que mencionaba "transporte aéreo público regular" y lo correcto era "no regular", por este motivo se corrige la transcripción del informe de la Unidad de Transporte Aéreo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-909-2021, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0611-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 02, a la cual se le asigna el número 81-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 81-2021 que resuelve:

1) De conformidad con el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública y el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-086-2021, del 29 de abril del 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, corregir el error material de la resolución número 45-2021, de las 18:04 horas, aprobada mediante el artículo sétimo de la sesión ordinaria 26-2021, del 07 de abril del 2021, para que en el "resuelve" de dicha resolución se lea correctamente:

- Tipo de servicio: Transporte aéreo público no regular internacional de carga y correo.

2) El resto del texto se mantiene incólume

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

ACTA No. 39-2021

3) Notifíquese el presente acuerdo al señor José Antonio Giralt Fallas, apoderado de la compañía Amerijet International Inc., al correo electrónico jgiralt@giraltlex.com. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. ACUERDO FIRME

ARTÍCULO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-899-2021, del 13 de mayo del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-AJ-OF-0602-2021, del 13 de mayo del 2021, suscrito por la señora Roxana González Fallas, 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 presentada por el señor José Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno-quinientos catorce mil seiscientos cincuenta y cuatro, para que se le autorice la extensión del certificado de explotación, con base en las directrices números 079-MP-MEIC, del 08 de abril del 2020 y 113-MP-MEIC, del 04 de mayo de 2021, emitidas por el Poder Ejecutivo.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que el año pasado el Poder Ejecutivo emitió una directriz, para extender la vigencia de los permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que se le dieron a personas físicas y jurídicas que ejercían alguna actividad comercial, a raíz del COVID.

Menciona que el Poder Ejecutivo consideró que la situación creada por el COVID iba a complicar la situación de las empresas para renovar todo ese tipo de trámites y que, por lo tanto, se requería una extensión de la vigencia de estas autorizaciones. La directriz del año pasado es la 79, del 8 de abril del 2020, y se extendía hasta el 4 de enero del 2021, sin embargo, este año se presenta la misma situación y la actividad comercial y la actividad privada de las empresas presiona al poder ejecutivo, entonces este año se publicó la directriz 113, del 4 de mayo del 2021, en la cual se modifica el artículo uno de la directriz 79, ampliando el plazo hasta el 17 de enero del 2022.

Por ese motivo esta empresa, apoyándose en estas dos directrices, solicita a la DGAC que se le extienda la vigencia de su concesión hasta el plazo establecido en la nueva directriz.

Adicionalmente, comenta que la empresa ya está en proceso de renovación del certificado de explotación y que ha cumplido fielmente con todas sus obligaciones y tiene sus manuales actualizados.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-899-2021, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0602-2021, 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 82-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 82-2021 que resuelve:

1) Extender la vigencia del certificado de explotación de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno-quinientos catorce mil seiscientos cincuenta y cuatro, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante la resolución número 49-2016 del 15 de marzo de 2016, hasta el 17 de enero de 2022, tal y como lo establecen directrices números 079-MP-MEIC, del 08 de abril del 2020, y 113-MP-MEIC, del 04 de mayo del 2021, emitidas por el Poder Ejecutivo.

Lo anterior, tomando en cuenta el impacto de la situación generada por el Covid-19 a la industria aérea y en aras de no ver interrumpido el servicio público brindando por la empresa Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima.

2) Notificar al señor José Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico info@seguridadseisavi.com y comunicar a las Unidades de AVSEC-FAL, Financiero y Transporte Aéreo. ACUERDO FIRME

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-926-2021, del 18 de mayo del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-AJ-OF-626-2021, del 18 de mayo del 2021, suscrito por la señora Vanessa Madriz Sequeira, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y el proyecto de resolución relacionado con el reclamo administrativo interpuesto por la compañía Constructora Hernán Solís SRL, en virtud de la aplicación de la cláusula penal aplicada en el proceso de licitación abreviada 2019LA-000005-0006600001, denominado *"CONSTRUCCIÓN DE UN HANGAR PARA EL SVA EN EL AERÓDROMO DE COTO 47 Y OBRAS CONEXAS"*.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas se refiere al tema de admisibilidad de este tipo de reclamos, e indica que la empresa presenta este reclamo titulándolo como recurso de revocatoria con apelación en subsidio y no como reclamo administrativo. Menciona que, en materia de contratación, la aplicación de la cláusula penal no requiere un debido proceso ni un acto administrativo, porque la rebaja se hace directamente de la facturación que se le pagará a la empresa; así lo señala la ley de contratación administrativa, el reglamento y los tribunales de justicia. Sin embargo, cuando la empresa se percata de esto, presenta un recurso con su disconformidad con respecto a lo que resolvió la administración.

Por lo que, recurriendo al principio de informalismo de las acciones del administrado, que opera en derecho administrativo, se enderezó el procedimiento conforme a un reclamo administrativo, principalmente para explicarle a la empresa por qué no lleva la razón.

Comenta que esta empresa tenía una fecha límite para cumplir con la entrega de los productos a la administración, pero cuando se realiza la recepción de estos, la Administración se percata de que existen irregularidades con los productos entregados. Por lo anterior, se da un plazo adicional para corregir las inconsistencias, pero a pesar del esfuerzo de la empresa se generó un atraso y al generarse un atraso se aplica la cláusula penal y se le aplican las multas que establece el ordenamiento jurídico que establecía el cartel y el contrato en ese momento.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-926-2021, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0626-2021, 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 83-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 83-2021 que resuelve:

1) Rechazar el reclamo administrativo presentado por la compañía Constructora Hernán Solís SRL, mismo

que fue presentado bajo la denominación "*recurso de revocatoria con apelación en subsidio*", por cuanto en la aplicación de la cláusula penal la Administración actuó conforme lo establece la Ley de Contratación Administrativa, su reglamento y la licitación abreviada 2019LA-000005-0006600001, denominado "*CONSTRUCCIÓN DE UN HANGAR PARA EL SVA EN EL AERÓDROMO DE COTO 47 Y OBRAS CONEXAS*".

2) Notifíquese al correo licitaciones@hsolis.com y notificaciones@dpilegal.com .ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0922-2021, del 19 de mayo del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-AJ-OF-621-2021, del 17 de mayo del 2021, suscrito por la señora Ana Irene Vega Sánchez, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución relacionado con la ejecución de garantía de la empresa Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, cédula jurídica número 3-012-470959, por encontrarse morosa con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que hace unos meses esta solicitud se remitió a la DGAC para que se realizara la evaluación técnica y legal de si procedía o no este arreglo de pago. Esta empresa tiene una deuda con la administración, específicamente con Aeris, de $18,039.96 (dieciocho mil treinta y nueve dólares con 96/100), y solicita un arreglo de pago para enfrentar esa obligación.

La Unidad de Recursos Financieros realiza el estudio correspondiente y la Unidad de Asesoría Jurídica consulta por la garantía de cumplimento, a lo que le indican que la empresa tiene una garantía de cumplimiento por $150,885.98 (ciento cincuenta mil ochocientos ochenta y cinco dólares con 98/100). Adicionalmente, comenta que la empresa está presionando para que se le devuelva la garantía de cumplimiento, por lo que una vez que la Unidad de Asesoría Jurídica realiza el análisis del caso, determina que lo que procede es aplicar la garantía de cumplimiento y devolver el remanente a la empresa, ya que esta debe renovar esa garantía de conformidad con las operaciones del último año.

El señor William Rodríguez López comenta que, según el procedimiento que se sugiere, la empresa quedaría volando, durante un tiempo, sin una garantía de cumplimiento, por lo creé que lo más conveniente es indicar un plazo específico para el cumplimiento de esta garantía.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que ese punto ya lo ha estado trabajando la Unidad de Recursos Financieros y que de hecho la empresa no puede volar hasta que tenga la garantía de cumplimiento. También indica que el artículo 20 del reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación señala que cuando una empresa no ha cumplido con sus obligaciones en los últimos dos meses, la Administración debe ejecutar la garantía de cumplimiento.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0922-2021, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0621-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 05, al cual se le asigna el número 84-2021, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 84-2021 que resuelve:

1) Rechazar el arreglo de pago solicitado por señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, por cuanto, con fundamento en el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972, del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", lo que corresponde es ejecutar la garantía de cumplimiento.

2) Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a ejecutar la garantía correspondiente a la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, por un monto total de $18.039,96 (dieciocho mil treinta y nueve dólares americanos con 96/100), más intereses calculados de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones, establecido por el Banco Nacional de Costa Rica. Asimismo, que proceda a devolver al operador los saldos que resulten a su favor.

3) Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a notificar a la empresa Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable sobre la obligación de rendir una nueva garantía de cumplimiento.

4) Notifíquese al correo electrónico del señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, por medio del correo electrónico garaya@viquezjara.com. ACUERDO FIRME.

C– UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0903-2021, del 14 de mayo 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-0372-2021, del 14 de mayo del 2021, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de Recursos Financieros, en el que remite la liquidación del primer trimestre del 2021, que corresponde a los gastos ejecutados por el Cuerpo de Bomberos en el período del 01 de enero al 31 de marzo de 2021, de conformidad con la solicitud efectuada por el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica 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.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0903-2021, de la Subdirección General y DGAC-DFA-RF-OF-0372-2021, del departamento Financiero Administrativo:

- Aprobar los gastos de la liquidación del primer trimestre del 2021, por un monto total de ¢ 250.273.256 (doscientos cincuenta millones doscientos setenta y tres mil con doscientos cincuenta y seis colones exactos) según la factura electrónica 00100001010000002711 presentada por el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica.

- Autorizar la firma para la transferencia de fondos al Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica de 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 primer trimestre de 2021. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-949-2021, del 21 de mayo 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-UPI-OF-103-2021, del 20 de mayo del 2021, suscrito por la señora Vilma López Víquez de la Unidad de Planificación Institucional, en el que remiten el informe de la situación actual del "Proyecto del nuevo Aeropuerto Metropolitano".

El señor William Rodríguez López comenta que la Unidad de Planificación Institucional le adicionó un capítulo más al documento original, que es el 2.7, referente a los fondos para futuros aeropuertos y adicionalmente se ajustaron las conclusiones y recomendaciones.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-949-2021, de la Dirección General y DGAC-UPI-OF-103-2021, de la Unidad de Planificación:

1. Solicitar a la Unidad de Asesoría Jurídica que efectúe un análisis de los decretos de interés público vinculantes con el proyecto, en virtud de que se encuentra suspendido, y externe su criterio al respecto.

2. Mantener ante MIDEPLAN el proyecto en condición de "suspendido", tal y como se encuentra desde el año 2018, hasta tanto se logre una recuperación en las operaciones aeronáuticas y los ingresos producto de esta actividad, además las condiciones económicas del Estado que faciliten y aclaren la toma de decisiones sobre el proyecto.

3. En virtud de que existe un fondo específico en el contrato de Gestión Interesada para el desarrollo de futuros aeropuertos, se recomienda que la Unidad de Recursos Financieros, en coordinación con el Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada (OFGI), presenten un informe sobre las alternativas de disposición de estos fondos, ya que el superávit específico fenece el próximo 31 de diciembre.

4. Tener este informe como uno de los insumos que hemos de considerar, tanto este Consejo como las autoridades del MOPT, para la toma de decisiones futuras sobre la situación que enfrenta el Contrato de Gestión Interesada del AIJS. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La señora Karol Barrantes Bogantes comenta que, mediante correo electrónico enviado por la Embajada de Colombia en Costa Rica, se recibió una invitación para participar en el seminario "Oportunidades Turísticas entre Costa Rica y Colombia", que se llevará a cabo el jueves 17 de junio del 2021, de 8:00am a 11:00am, en el salón Real 1 del Hotel Intercontinental, Escazú.

El señor Gustavo Segura Sancho amplia sobre el tema e indica que el embajador de Colombia le solicitó una cita y se reunieron de manera virtual. El objetivo que tiene es aumentar las frecuencias aéreas entre Costa Rica y Colombia, especialmente con ciudades secundarias más allá de Bogotá, pero una de las cosas que impide el desarrollo acelerado de este asunto es la política migratoria que persiste en Costa Rica sobre los ciudadanos colombianos.

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

ACTA No. 39-2021

Comenta que en Costa Rica existe un requisito de visa consultada para los ciudadanos colombianos, lo cual complica el tema debido a que en Colombia solo hay un consulado, ubicado en Bogotá, por lo que si alguna persona que viva lejos de la capital tiene deseos de venir a Costa Rica tendrá un alto grado de complejidad para obtener la visa para Costa Rica.

El señor William Rodríguez López comenta que con este tema no solo implica la posibilidad de recibir turismo de ese país por nuestras bellezas naturales y demás atractivos que poseemos, sino también por la gran colonia colombiana que hay en Costa Rica, por lo que hay una gran posibilidad de atraer familiares y amigos de esos residentes colombianos aquí.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON CUARENTA Y CINCO 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. 39-2021

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 39-2021

Lugar: Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha: 26 de mayo 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. Juan Mena Murillo	Asesor Administrativo del CETAC
Sr. Luis Fallas Acosta	Asesor Jurídico del CETC
Sr. Mauricio Rodríguez Fallas	Jefe de la Asesoría Jurídica

Secretaria

Sra. Karol Barrantes Bogantes	Secretaria de actas

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación del acta de la sesión No. 37-2021

III.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- COMISIÓN PMO

A1.-Informe referente al avance y estado de los proyectos de Obra Pública y de Tecnologías de Información y Comunicaciones.

B- UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

B1.- Solicitud de corrección de error material en la resolución número 45-2021, de las 18:04 horas del 07 de abril de 2021, referente al otorgamiento de certificado de explotación, de la compañía Amerijet International Inc.

B2.- Solicitud de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, para la extensión del certificado de explotación.

B3.- Reclamo administrativo interpuesto por la compañía Constructora Hernán Solís SRL.

B4.- Informe relacionado con la ejecución de garantía de la empresa Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable.

C. – UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

C1.- Liquidación del I trimestre de 2021, correspondiente a los gastos ejecutados por el Cuerpo de Bomberos en el período del 01 de enero al 31 de marzo de 2021.

D. – INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

D1.- Informe relacionado con la situación actual de los proyectos pista del AIDOQ, Terminal del AIL, Mejoramiento del aeródromo de Quepos.

IV.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

V.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

No.81-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 17:54 horas del 27 de mayo del dos mil veintiuno.

Se conoce error material contenido en la resolución número 45-2021 de las 18:04 horas aprobada mediante artículo séptimo de la sesión ordinaria 26-2021 del 07 de abril de 2021, mediante la cual se le otorga a la empresa Amerijet International Inc. un certificado de explotación para brindar para brindar los servicios de vuelos no regulares internacionales de carga y correo.

Resultandos:

Primero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1461-2020-E del 10 de junio de 2020, el señor José Antonio Giralt Fallas, apoderado generalísimo de la compañía Amerijet International Inc., solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgara a su representada un certificado de explotación para brindar los servicios de vuelos no regulares internacionales de carga y correo en la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa, así como un permiso provisional de operación a partir de la aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF´-205-2020 del 30 de octubre de 2020, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendó:

> *Con base en el análisis realizado, a lo establecido en la Ley General de Aviación Civil, el Reglamento para el Otorgamiento de Certificados de Explotación, Decreto Ejecutivo N°. 37972-MOPT y en apego a lo establecido en el Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América, Ley N° 7857 del 22 de diciembre de 1998, una vez que el solicitante cumpla con las formalidades exigidas, demuestre satisfactoriamente la capacidad técnica para la prestación del servicio y cumpla con los requerimientos legales establecidos,* ***SE RECOMIENDA:***
>
> ***1.****Otorgar a la compañía AMERIJET INTERNATIONAL INC, el Certificado de Explotación para brindar servicios en la modalidad de vuelos no regulares internacionales de carga y correo, bajo las siguientes especificaciones:*
>
> • ***Tipo de servicio****: Transporte aéreo público regular internacional de carga y correo".*

Tercero: Que mediante resolución número 45-2021 de las 18:04 horas del 07 de abril de 2021, aprobada mediante artículo séptimo de la sesión ordinaria 26-2021 del 07 de abril de 2021, el Consejo Técnico en lo que interesa resolvió:

> *"Otorgar a la empresa Amerijet International Inc., cédula jurídica número 3-012-80401, representada por el señor Antonio Giralt Fallas, para brindar los servicios de vuelos no regulares internacionales de carga y correo, bajo las siguientes especificaciones:*
>
> *Tipo de Servicio: Transporte aéreo público regular internacional de carga y correo.*

Ruta: Miami - San José- Miami con puntos intermedios correspondientes a paradas comerciales y/o escalas técnicas en puntos en Centroamérica y cualquier otro punto intermedio y más allá, sin limitarse, a Panamá, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y cualquier otro punto intermedio o ulterior, y con posibilidad de omitir alguno de esos puntos y puntos anteriores, siempre y cuando las operaciones inicien o finalicen en país de origen de la empresa Amerijet International Inc.

Derechos de tráfico: Hasta quinta y sexta libertad del aire.

Aeropuertos: Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, Liberia, Guanacaste, Costa Rica".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-086-2021 del 29 de abril de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa indicó:

"Mediante resolución N° 45-2021, se aprobó el certificado de explotación de la empresa AMERIJET INTERNATIONAL INC, el cual, por un error involuntario indicó en nuestro informe que el tipo de servicio que se trataba de "transporte público regular internacional de carga y correo", siendo lo correcto que se lea de la siguiente manera: • Tipo de Servicio: Transporte aéreo público no regular internacional de carga y correo".

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 corrección del error material contenido en la resolución número resolución número 45-2021 de las 18:04 horas del 07 de abril de 2021, aprobada mediante artículo séptimo de la sesión ordinaria 26-2021 del 07 de abril de 2021, mediante la cual se le otorgó a la compañía Amerijet International Inc. un certificado de explotación para brindar para brindar los servicios de vuelos no regulares internacionales de carga y correo.

En dicha resolución se indicó que el certificado de explotación se otorga para brindar los servicios de vuelos no regulares, tal y como fue solicitado por la compañía Amerijet International Inc.; no obstante, el apartado que indica el tipo de servicios, erróneamente se consignó, los vuelos regulares.

En este sentido, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-086-2021 del 29 de abril de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo indicó lo siguiente:

"Mediante resolución N° 45-2021, se aprobó el certificado de explotación de la empresa AMERIJET INTERNATIONAL INC, el cual, por un error involuntario indicó en nuestro informe que el tipo de servicio que se trataba de "transporte público regular internacional de carga y correo", siendo lo correcto que se lea de la siguiente manera: • Tipo de Servicio: Transporte aéreo público no regular internacional de carga y correo".

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

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

Por lo anterior, con fundamento en el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública y oficio número DGAC-DSO-TA-OF-086-2021 del 29 de abril de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, lo procedente es la corrección del error material contenido resolución número 45-2021 de las 18:04 horas aprobada mediante artículo séptimo de la sesión ordinaria 26-2021 del 07 de abril de 2021, mediante la cual se le otorga a la empresa Amerijet International Inc., Certificado de Explotación para brindar para brindar los servicios de vuelos no regulares internacionales de carga y correo, para que se lea correctamente en el tipo de servicio: Transporte aéreo público no regular internacional de carga y correo, manteniéndose el resto del texto incólume.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con el artículo 157 de la Ley General de la Administración Pública y oficio número DGAC-DSO-TA-OF-086-2021 del 29 de abril de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, corregir el error material de resolución número 45-2021 de las 18:04 horas, aprobada mediante artículo séptimo de la sesión ordinaria 26-2021 del 07 de abril de 2021, para que en el resuelve de dicha resolución se lea correctamente:

- Tipo de Servicio: Transporte aéreo público no regular internacional de carga y correo.

2) El resto del texto se mantiene incólume

3) Notifíquese del presente acuerdo al señor José Antonio Giralt Fallas apoderado de la compañía Amerijet International Inc., al correo electrónico: jgiralt@giraltlex.com. Remítase al poder Ejecutivo para su aprobación e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

No.82-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:00 horas del 26 de mayo del dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud del señor José Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno-quinientos catorce mil seiscientos cincuenta y cuatro, para que se le autorice la extensión del certificado de explotación, con base en las directrices números 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020 y 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021, emitidas por el Poder Ejecutivo.

Resultandos:

1. Que la empresa la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima contaba con un certificado de explotación para brindar los servicios de seguridad en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría, Daniel Oduber Quirós y Tobías Bolaños Palma, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 49-2016 del 15 de marzo de 2016, con una vigencia hasta el 15 de marzo de 2021.

2. Que mediante artículo 1 de la directriz número 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020, se estableció que "*Debido al estado de emergencia nacional por la situación sanitaria por el COVID-19, se instruye a la Administración Pública Central y se invita a la Administración Pública Descentralizada para que el marco jurídico de su actuación y de acuerdo con la naturaleza de los trámites de su competencia, efectúen una revisión de la vigencia de los permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que habilitan a personas físicas o jurídicas a ejercer alguna actividad productiva, económica, comercial o de cualquier otra naturaleza, a efectos de determinar la viabilidad de su prórroga hasta el 04 de enero de 2021*".

3. Que mediante escrito número de ventanilla única 0635-2021 del 15 de marzo de 2021, el señor Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, solicitó se le otorgara la reunión de fase 1 a efecto de dar inicio al proceso de renovación del certificado de explotación. Asimismo, solicitó 30 días de prórroga del certificado de explotación, esto debido a la pandemia que nos afecta, produciéndoles atrasos en la tramitación de la solicitud de renovación.

4. Que la reunión de fase 1 para atender el proceso de renovación del certificado de explotación de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, se realizó el día 30 de abril de 2021.

5. Que mediante directriz número 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021, el Poder Ejecutivo modificó el artículo 1° de la directriz número 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

> *"Artículo 1°.- Debido al estado de emergencia nacional por la situación sanitaria por el COVID-19, se instruye a la Administración Pública Central y se invita a la Administración Pública Descentralizada para que el marco jurídico de su actuación y de acuerdo con la naturaleza de los trámites de su competencia, efectúen una revisión de la vigencia de los permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que he habilitan a personas físicas o*

jurídicas a ejercer alguna actividad productiva, económica, comercial o de cualquier otra naturaleza, a efectos de determinar la viabilidad de su prórroga hasta el 17 de enero de 2022".

6. Que mediante escrito del 11 de mayo de 2021, el señor José Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil ampararse a la prórroga emitida por medio de la directriz número 113-MP-MEIC citada.

7. Que mediante oficio número DGAC-DSO-OF-0104-2021 del 12 de mayo de 2021, el señor Luis Diego García Palma jefe del Departamento de Seguridad Operacional manifestó lo siguiente:

> "Sirva la presente para informarle que en atención a su oficio DGAC-AJ-OF-0590-2021 y de acuerdo con la información recibida por parte de la unidad de AVSEC-FAL mediante correo electrónico de fecha 11 de mayo de 2021, no existe objeción técnica en cuanto a seguridad operacional para permitir la continuidad del servicio de seguridad que brinda dicha compañía, por cuanto el operador cuenta con sus respectivos manuales debidamente aprobados, se encuentra facultado a nivel técnico para ejercer dicha actividad y se encuentra bajo los debidos procesos de vigilancia".

8. Que mediante certificación de no saldo número 191-2021 del 12 de mayo de 2021, valida hasta el 31de mayo de 2021, el Grupo de Trabajo de Tesorería indicó que la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con la Dirección General de Aviación Civil.

9. Que se consultó la página web de la Caja Costarricense de Seguro Social y se constató que la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con dicha institución, así como con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), Impuesto a las personas jurídicas y Registro de transparencia y beneficios fiscales (RTBF).

10. 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. Fondo del asunto

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, para que le sea aplicada las directrices números 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020 y 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021, emitidas por el Poder Ejecutivo, para continuar brindando servicios y concluye la renovación del certificado de explotación.

El señor Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, solicitó que se tome en cuenta el estado de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19, lo cual tiene un efecto directo e inmediato en el atraso de la solicitud de renovación del certificado de explotación de su representada.

Ahora bien, antes de entrar a conocer la solicitud de la empresa debemos de tomar en cuenta lo establecido por la directriz 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020, por lo que previamente analizaremos la naturaleza de dicha directriz.

1) **De las directrices números 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020 y 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021, emitidas por el Poder Ejecutivo.**

Como ya es de todos conocido, el 11 de marzo del 2020, la Organización Mundial de la Salud elevó la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el Covid-19 a pandemia internacional, dada la rapidez en la evolución de los hechos a escala nacional e internacional, lo cual exigió a los Estados la oportuna adopción de medidas inmediatas y eficaces para hacer frente a estas circunstancias extraordinarias de crisis sanitaria sin precedentes y de enorme magnitud, tanto por el muy elevado número de personas afectadas, como por el extraordinario riesgo para su vida y sus derechos.

En este sentido, mediante decreto ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de emergencia sanitaria provocada por la enfermedad causada por el Covid-19.

Frente a la situación sanitaria nacional descrita, se hizo imperante para el Gobierno reformular las acciones que la Administración está en la obligación de realizar de forma ordinaria, en virtud de una mejora regulatoria, por lo que se emitió la Directriz número 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020, la cual busca generar medidas de excepción que permitan prorrogar hasta el 4 de enero de 2021, la vigencia de permisos, autorizaciones, concesiones y licencias que habilitan a personas físicas y jurídicas a ejercer actividades productivas, económicas, comerciales o de cualquier otra naturaleza.

El artículo 1° de la directriz número 079-MP-MEIC citada, instruye a la Administración para que en el marco jurídico de su actuación y de acuerdo con la naturaleza de los trámites de su competencia "*...efectúen una revisión de la vigencia **de los permisos**. Licencias, autorizaciones **o concesiones** que habilitan a personas físicas o jurídicas a ejercer alguna actividad productiva, económica, comercial o de cualquier otra naturaleza, a efectos de determinar la viabilidad de su prórroga hasta el 04 de enero de 2021*".

En el mismo sentido, en el artículo 2 de la Directriz número 079-MP-MEIC citada, se instruye a que realicen "*las medidas de valoración y aplicación para simplificar o dispensar, en la medida de sus posibilidades y viabilidad jurídica, de trámite, requisito o procedimiento requerido para la vigencia de los permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que habilitan a personas física o jurídicas a ejercer alguna actividad productiva, económica, comercial o de cualquier otra naturaleza, debido al estado de emergencia nacional por la situación sanitaria por el COVID-19*".

En virtud de la obligación que posee el Poder Ejecutivo de resguardar la salud pública y asegurar la continuidad de los servicios públicos, se presenta la necesidad inminente y urgente de adaptar la medida consignada en la directriz número 079-MP-MEIC citada, debido a la evidente crisis epidemiológica que atraviesa el país actualmente por la cantidad de contagios diarios; lo anterior, obliga a adoptar acciones inmediatas que permitan reducir el riesgo o exposición de las personas al virus, así como generar condiciones que hagan más eficiente y eficaz la actuación de las instituciones públicas, al tiempo que contribuyan a mantener la actividad económica del país.

De ahí que el Gobierno consideró oportuno para el interés público modificar el artículo 1 de la directriz referida, para permitir a la Administración Pública Central y a la Administración Pública Descentralizada, en el marco jurídico de sus actuaciones y de acuerdo con la naturaleza de los trámites de su competencia, mantener la vigencia de los permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que habilitan a personas físicas o jurídicas a ejercer alguna actividad productiva, económica, comercial o de cualquier otra naturaleza hasta el 17 de enero de 2022.

Lo anterior fue materializado mediante la directriz número 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021, la cual modificó el artículo 1° de la directriz número 079-MP-MEIC citada, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

> *"Artículo 1°.- Debido al estado de emergencia nacional por la situación sanitaria por el COVID-19, se instruye a la Administración Pública Central y se invita a la Administración Pública Descentralizada para que el marco jurídico de su actuación y de acuerdo con la naturaleza de los trámites de su competencia, efectúen una revisión de la vigencia de los permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que he habilitan a personas físicas o jurídicas a ejercer alguna actividad productiva, económica, comercial o de cualquier otra naturaleza, a efectos de determinar la viabilidad de su prórroga hasta el 17 de enero de 2022".*

2) Sobre la petición de la empresa Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima.

En su escrito del 15 de marzo de 2021, el señor José Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, solicitó se le otorgara la reunión de fase 1 a efecto de dar inicio al proceso de renovación del certificado de explotación. Asimismo, solicitó 30 días de prórroga del certificado de explotación, esto debido a la pandemia que nos afecta, produciéndoles atrasos en la tramitación de la solicitud de renovación.

Asimismo, mediante escrito del 11 de mayo de 2021, el señor Araya Villalobos, en su condi8ción antes citada, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil ampararse a la prórroga emitida por medio de la directriz 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021.

En este sentido, mediante el oficio número DGAC-DSO-OF-0104-2021 del 12 de mayo de 2021, el señor Luis Diego García Palma, jefe del Departamento de Seguridad Operacional, manifestó que de acuerdo con la información recibida por parte de la Unidad de AVSEC-FAL, en el correo electrónico del 11 de mayo de 2021, no existe objeción técnica en cuanto a seguridad operacional para permitir la continuidad del servicio de seguridad que brinda la empresa Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, por cuanto el

operador cuenta con sus respectivos manuales debidamente aprobados, se encuentra facultado a nivel técnico para ejercer dicha actividad y se encuentra bajo los debidos procesos de vigilancia.

3) Del certificado de explotación como concesión

1. El inciso I) del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil prescribe que es una atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación.

Asimismo, el artículo 143 de dicha norma señala que para explotar cualquier servicio aéreo, se requiere un certificado de explotación que otorgará el Consejo de Aviación Civil y será aprobado por el Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios aéreos internacionales y en forma simultánea, la Dirección General de Aviación Civil tramitará el otorgamiento de un certificado operativo o certificado de operador aéreo, mediante el cual se demostrará la idoneidad técnica para prestar el servicio.

En este sentido, el artículo 154 de este mismo cuerpo normativo, señala lo siguiente:

> **"Artículo 154. -**
> *Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de espacios aéreos, aerovías, rutas, aeropuertos, aeródromos, facilidades o servicios auxiliares de navegación.* ***Los certificados tienen carácter de concesión para la explotación de servicios públicos,*** *en las condiciones que establece esta ley".*
>
> (El subrayado y en negrita no son del original)

Respecto a la definición del instituto del certificado de explotación, mediante dictamen C-389-2005 del 14 de noviembre de 2005, la Procuraduría General de la República manifestó lo siguiente:

> *"El certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público".*
>
> *Es claro de conformidad con lo anterior, que el certificado de explotación es una figura jurídica cuyo fin exclusivo lo es el de autorizar por parte del Estado la prestación de determinados servicios, que por definición son considerados públicos y en adición, aéreos. Además la Sala Constitucional se ha pronunciado en el sentido de que:*
>
> *"... de los propios términos de la Ley General de Aviación Civil, (artículos 138 y siguientes), se desprende con claridad que este certificado tiene naturaleza jurídica de un contrato-concesión, y los derechos de él derivados se encuentran sujetos a limitaciones de derecho servicios públicos, en los términos y condiciones que establece la ley. (...) Se trata entonces de una habilitación especial que concede la administración al* particular *para el ejercicio de una determinada* ***actividad de servicio público*** *y de interés para la colectividad".*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Así las cosas, el certificado de explotación es el instrumento jurídico a través del cual el Estado otorga a la administrada autorización para prestar un determinado servicio aeronáutico propiamente dicho, u otro que la ley indique, y en los términos que ella misma disponga, siendo la naturaleza de este instrumento la de una contratación en la especie de las concesiones conferidas por la autoridad estatal.

En igual sentido, se debe indicar la potestad que tiene la Administración en el quehacer administrativo y que deriva del deber fundamental del inciso 8 del artículo 140 de la Carta Magna cuando le ordena: "*vigilar el buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativos*", y del que se vale el numeral 4 de la Ley General de la Administración Pública para establecer que:

> *"La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios".*

De manera que dentro de ese ámbito constitucional y legal se circunscribe el poder administrativo en cuestión, con el único interés de obtener el constante bienestar de la colectividad en general, que priva sobre cualquier otro interés de carácter individual, tal y como lo resalta la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia en concordancia con la autorizada doctrina, al manifestar lo siguiente:

> "*Una disposición como la recurrida, que se hace por razones de necesidad, y con base en las atribuciones legales que al efecto se le conceden a los órganos estatales, es para obtener la máxima eficiencia posible (de los servidores públicos) y para cumplir con el cometido de la Administración Pública de planear, organizar, dirigir y controlar todas las actividades tendientes a la satisfacción de las necesidades de los gobernados*".

Aunado a lo anterior, la directriz antes citada instruye a la Administración a efectuar una revisión de la vigencia de los permisos. licencias, autorizaciones o concesiones que habilitan a personas físicas o jurídicas a ejercer alguna actividad productiva, económica, comercial o de cualquier otra naturaleza a efectos de determinar la viabilidad de su prórroga hasta el 17 de enero de 2022.

4) Conclusión

Así las cosas, podemos decir que tanto el certificado de explotación se enmarca en los términos señalados de la directriz número 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021, ya que el certificado tiene carácter de concesión, pues este es el instrumento jurídico a través del cual el Estado otorga al administrado autorización para prestar un determinado servicio aeronáutico propiamente dicho u otro que la ley indique y en los términos que ella misma disponga, siendo la naturaleza de este instrumento la de una contratación en la especie de las concesiones conferidas por la autoridad estatal.

Por lo tanto, tomando en cuenta el impacto de la situación generada por el Covid-19 a la industria aérea y en aras de no ver interrumpido el servicio público brindando por la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, es procedente extender la vigencia de su certificado de explotación hasta el 17 de enero de 2022, tal y como lo establecen directrices números 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020 y 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021, emitidas por el Poder Ejecutivo.

Tal decisión contribuirá a la reactivación de la economía de la empresa solicitante y por ende de nuestro país, permitiendo la continuidad de la concesionaria en el mercado.

Finalmente, se debe de dejar claro que esta recomendación se fundamenta por la situación pandémica que atraviesa el mundo entero, en el entendido de que, en situaciones normales, las empresas solicitantes de un certificado de explotación y/o permiso provisional, deberán apegarse a los procedimientos establecidos por ley.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Extender la vigencia del certificado de explotación de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres-ciento uno-quinientos catorce mil seiscientos cincuenta y cuatro, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 49-2016 del 15 de marzo de 2016, hasta el 17 de enero de 2022, tal y como lo establecen directrices números 079-MP-MEIC del 08 de abril de 2020 y 113-MP-MEIC del 04 de mayo de 2021, emitidas por el Poder Ejecutivo. Lo anterior, tomando en cuenta el impacto de la situación generada por el Covid-19 a la industria aérea y en aras de no ver interrumpido el servicio público brindando por la empresa Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima.

2) Notificar al señor José Enrique Araya Villalobos, apoderado generalísimo de la compañía Seguridad Araya Villalobos S.E.I.S.A.V.I. Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico info@seguridadseisavi.com y comunicar a las Unidades de AVSEC-FAL, Financiero y Transporte Aéreo.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

No. 83-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:06 horas del 26 de mayo de dos mil veintiuno.

Se conoce reclamo administrativo interpuesto por la compañía Constructora Hernán Solís SRL, en virtud de la aplicación de la cláusula penal aplicada en el proceso de licitación abreviada 2019LA-000005-0006600001, denominado "*CONSTRUCCIÓN DE UN HANGAR PARA EL SVA EN EL AERÓDROMO DE COTO 47 Y OBRAS CONEXAS*".

RESULTANDO

Primero: Que la Proveeduría Institucional de la Dirección General de Aviación Civil promovió la licitación abreviada 2019LA-000005-0006600001, denominado "*CONSTRUCCIÓN DE UN HANGAR PARA EL SVA EN EL AERÓDROMO DE COTO 47 Y OBRAS CONEXAS*".

Segundo: Que el objeto de la contratación consistió en mejorar la seguridad y los controles de acceso en el Aeródromo de Coto 47, mediante el establecimiento del Servicio de Vigilancia Aérea.

Tercero: Que dicha licitación fue adjudicada de manera parcial a la compañía Constructora Hernán Solís SRL, cédula jurídica número 3-102-008555, por un monto de $600,680,97 (seiscientos mil seiscientos ochenta dólares con noventa y siete centavos, moneda de los Estados Unidos de América).

Cuarto: Que el plazo para ejecutar la obra fue de 80 días naturales, contados a partir de orden de inicio girada por la administración del contrato.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-AJRI-OF-010-2019 del 23 de setiembre de 2019, la Asesoría Jurídica comunicó la aprobación interna del contrato suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la compañía Constructora Hernán Solís SRL.

Sexto: Que la Administración emitió la orden de compra número 2453 del 18 de setiembre de 2019, además, mediante orden de servicio número 1, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica giró la "*ORDEN DE INICIO*" para el 25 de noviembre de 2019.

Séptimo: Que mediante artículo octavo de la sesión ordinaria 19-2020 del 11 de marzo de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la adenda al contrato suscrito con la compañía Constructora Hernán Solís SRL, mediante la licitación abreviada número 2019LA-000005-0006600001, denominado "*CONSTRUCCIÓN DE UN HANGAR PARA EL SVA EN EL AERÓDROMO DE COTO 47 Y OBRAS CONEXAS*", en los siguientes términos:

> ***"OBJETO DE LA ADENDA:*** *De conformidad con lo señalado con la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0113-2020, se determina que la modificación contractual consiste en el aumento de las cantidades de tabla de pagos de los ítems 1002 "Excavación total del sitio" y 1003 "Relleno total del sitio", debido a que son actividades que ya fueron declaradas por el contratista de obra en su oferta y en la creación del ítem 1005 "Relleno en piedra bruta" en la tabla de pagos del proyecto.*

Lo anterior, por cuanto la Administración del contrato basó su diseño en estudios de mecánica de suelos realizados por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica para el proyecto ejecutado entre los años 2016-2017 en el Aeródromo de Coto 47 y que para ese entonces no se evidenciaba la presencia superficial de nivel freático. Así mismo, se cuentan con estudios de mecánica de suelos realizados en noviembre de 2018, en donde tampoco se evidencia presencia superficial de nivel, debido a que el mismo se encuentra en profundidades mayores a los 2 m.

No obstante, durante la ejecución del proyecto, en diciembre de 2019, se evidencian deformaciones en la compactación de la primera capa de subbase granular producto del exceso de humedad del suelo y en las pruebas realizadas por la verificación de la calidad, el nivel freático se detecta desde una profundidad de 0,7 m, por lo que existe un aumento en el nivel freático significativo (más de 1 m) con respecto a los estudios realizados en el 2018, siendo esta una causa imprevisible debido a que se trata de una circunstancia producto de un cambio en las condiciones del sub suelo provocado por un aumento en las precipitaciones de la zona.

MONTO DE LA ADENDA NO. 1: *... ... ... $143.676,11*
(ciento cuarenta y tres mil seiscientos setenta y seis dólares con once centavos, moneda de los Estados Unidos de América).

PLAZO DE ENTREGA DE LA ADENDA: *34 días naturales.*

Por lo tanto, al ser el plazo de entrega de la obra del contrato original por 80 días naturales y siendo que la presente adenda reconoce un plazo adicional de 34 días naturales, el contratista contará con un plazo máximo de entrega de 114 días naturales, a partir de la orden de inicio emitida por la Administración del Contrato de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, para la entrega de las obras".

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-AJRI-OF-002-2020 del 02 de abril de 2020, el señor Jerry Carvajal Angulo, encargado del Proceso de Refrendo Interno de las Contrataciones de la Unidad de Asesoría Jurídica, comunicó la aprobación interna de la adenda número 1 al contrato suscrito con la compañía Constructora Hernán Solís SRL.

Noveno: Que con la presente adenda, el plazo debía finalizar el día 04 de setiembre de 2020.
Décimo: Que el día 07 de setiembre de 2020, la Administración realizó la recepción provisional y bajo protesta del proyecto, debido a una serie de incumplimientos del contratista.

Décimo primero: Que el día 28 de setiembre del 2020, la Administración realizó recepción definitiva del proyecto, recibiendo el proyecto a entera satisfacción, en virtud de las correcciones que el contratista realizó, las cuales fueron señaladas en la recepción provisional.

Décimo segundo: Que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica procedió a efectuar el pago de la estimación número seis por un monto de $142.183,92, la cual corresponde al último pago. Sin embargo, ante la aplicación de clausula penal por motivos de haber recibido el proyecto bajo protesta, la Unidad de Infraestructura procedió

a rebajar el monto de ¢11.739.158,62, para lo cual, la Unidad de Recursos Financieros efectuó la conversión a dolores, con el tipo de cambio del pago correspondiente y rebajó el monto de $19.188,22.

Décimo tercero: Que mediante oficio número LCT-2020-1202-03 del 02 de diciembre de 2021, ventanilla única número VU-2822-2020-E, el señor Roberto Acosta Mora, representante legal de la compañía Constructora Hernán Solís SRL, presentó escrito denominado ***"recurso de revocatoria con apelación en subsidio"***, debido a que considera que se le aplicó de manera indebida la cláusula penal.

CONSIDERANDO

1) Sobre los hechos probados

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

2) Hechos no probados

Ninguno de interés para la presente resolución.

3) Fondo del asunto:

El presente asunto versa sobre el reclamo administrativo presentado por la compañía Constructora Hernán Solís SRL, ésta señala que la Administración aplicó de manera indebida la retención por concepto clausula penal, por la suma de $19.188,22, aduciendo que el apartado de clausula penal y multas no se dispuso sanciones patrimoniales ante el atraso en el plazo de entrega final del objeto de la contratación.

I) Reclamo de la compañía

El señor Roberto Acosta Mora, representante legal de la compañía Constructora Hernán Solís SRL, señaló que la Administración aplicó de manera indebida la retención por concepto clausula penal, por la suma de $19.188,22, argumentando lo siguiente:

> *"Revisado el cartel en la cláusula 4.13, reproducida en el formulario electrónico de SICOP, se aprecian las siguientes reglas relativas a multas:*
>
> *(...)*
>
> *Según se puede apreciar sin ninguna dificultad, en estas disposiciones sancionatorias patrimoniales, no se incluyó el supuesto de atraso en el plazo de entrega final del objeto contractual.*
>
> *Por su parte, revisado en el mismo numeral lo relativo a la cláusula penal, se aprecia lo siguiente:*
>
> *(...)*

De nuevo, sin ninguna dificultad se aprecia que tampoco en esta cláusula penal, con el alcance que unilateralmente dispuso la propia Administración en el cartel del concurso, se incluyó el supuesto del atraso en el plazo de entrega final del objeto contractual. Se hace referencia a supuestos relativos a atrasos en la fase de inicio de la ejecución contractual.

Es decir, la Administración está aplicando una sanción patrimonial para el supuesto de atraso en el término final del plazo de entrega del objeto contractual, sin que ese supuesto esté previsto en la cláusula penal ni en las multas que unilateralmente la Administración, bajo su exclusiva responsabilidad, incluyó en el cartel del concurso.

Durante la recepción definitiva llevada a cabo el día 28 de setiembre del año en curso, se nos indicó que se nos aplicarían días por concepto de multa en estos términos: "Para el día de hoy y de conformidad con la recepción provisional bajo protesta, se estima que la aplicación de la cláusula penal es por un total de catorce días, en virtud que el Contratista solicitó la recepción definitiva para el día 21 de setiembre de año dos mil veinte".

Precisamente ante esta decisión que ahora se materializó con la retención parcial indebida del precio contractual, desde ese momento de recepción definitiva se indicó: "El contratista manifiesta que no corresponde la aplicación de cláusula penal, por cuanto llevaría a una violación al principio de legalidad, tipicidad, al haber una interdicción para la aplicación de sanciones de manera análoga".

La Sala Constitucional, en la Resolución No. 14421-2004, indicó lo siguiente sobre el principio de interdicción de la arbitrariedad: "Precisamente por lo anterior, ha surgido en el Derecho Constitucional contemporáneo, como uno de los principios rectores de la función administrativa el de la interdicción de la arbitrariedad, de acuerdo con el cual la conducta administrativa debe ser suficientemente coherente y razonablemente sustentada en el bloque de legalidad, de modo que se baste y explique por sí misma. En nuestro ordenamiento jurídico constitucional tal principio dimana de lo establecido en la primera parte del artículo 11 de la Constitución Política al preceptuar que "Los funcionarios públicos son simples depositarios de la autoridad. Están obligados a cumplir los deberes que la ley les impone y no pueden arrogarse facultades no concedidas en ella (...)".No sobra, por lo demás, advertir, que la arbitrariedad no debe ser confundida con la discrecionalidad administrativa, esto es, con la posibilidad que tiene todo ente u órgano público de escoger entre varias opciones o soluciones (contenido), todas igualmente justas, ante el planteamiento de una necesidad determinada (motivo) y el uso de conceptos jurídicos indeterminados para atender un problema (motivo) los cuales suponen un margen de apreciación positiva y negativa y un halo de incertidumbre, pero que, en último término, admiten una única solución justa".

En este caso, se violenta este principio en la medida en que la Administración pretende la retención indebida de parte del precio contractual, sin que exista motivo jurídico alguno, pues se basa en una sanción administrativa no prevista en las reglas cartelarias que UNILATERALMENTE FUERON DEFINIDAS POR LA PROPIA ADMINISTRACION. Esto violenta el referido principio de interdicción de la arbitrariedad, así como de tipicidad, debido proceso sustantivo, legalidad y seguridad jurídica. Si la Administración consideraba que era

necesario y procedente prestablecer una sanción por atraso en el término final del plazo de entrega del objeto contractual, tenía la posibilidad de hacerlo precisamente en el inicio mismo del procedimiento de concurso, en el cartel respectivo.

La misma Sala Constitucional, en la Resolución No. 998 de 1998, estableció como uno de los principios constitucionales el siguiente: "(...) de legalidad o transparencia de los procedimientos, en tanto los procedimientos de selección del contratista deben estar definidos a priori en forma precisa, cierta y concreta, de modo que la administración no pueda obviar las reglas predefinidas en la norma jurídica que determina el marco de acción, como desarrollo de lo dispuesto al efecto en la Constitución Política (...)". La regla de procedimiento, y por lo tanto de derechos y obligaciones futuros, la Administración la define unilateralmente en cartel. Pero una vez que la definió, no puede desaplicarla y mucho menos adicionarla unilateralmente de manera arbitraria, especialmente en materia sancionadora.

En este caso, se ha retenido parte del precio contractual en abierta transgresión a todos los principios y derechos constitucionales referidos, lo que sin lugar a duda supone una causa ilegítima para la retención, lo que supone un enriquecimiento sin causa e ilegal por parte de la Administración.

II) Sobre la admisibilidad del procedimiento impugnatorio

Previo a analizar el fondo el asunto, resulta importante señalar que la compañía Constructora Hernán Solís SRL presentó un escrito con la denominación "*recurso de revocatoria con apelación en subsidio*", sin embargo, con fundamento con lo resuelto por la Sala Constitucional, mediante sentencia número 8919-2017 de las 14:00 horas del 16 de junio de 2017, se establece que la cláusula penal se aplica de forma automática por la Administración, sin necesidad de un procedimiento administrativo previo.

Dicho esto, bajo la tesis sostenida por la Sala Constitucional, no cabe ningún tipo de recurso sobre esa gestión, debido a que la Administración ya dictó el acto administrativo y procedió con el rebajo automático de la cláusula penal. Por otro lado, el artículo 367 de la Ley General de la Administración Pública establece que se exceptúa de la aplicación de esa ley, en lo relativo a procedimientos administrativos los concurso y licitaciones.

Dicho esto, bajo el principio de informalismo, el cual busca proporcionar al administrado una elasticidad en la interpretación de las normas procedimentales, más favorable a los derechos de acción, defensa y resguardo de sus intereses; se interpreta que el escrito presentado por la compañía Constructora Hernán Solís SRL se trata de un reclamo administrativo, el cual se encuentra fundamentado en los artículos 284 y 285 de la Ley General de Administración Pública.

Por las razones antes expuestas, lo procedente conocer por el fondo del reclamo administrativo interpuesto por el señor Roberto Acosta Mora, representante legal de la compañía Constructora Hernán Solís SRL.

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

Mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0979-2020 del 07 de diciembre de 2020, los señores David Rojas Alfaro, director del proyecto, Allen Vargas Rodríguez, jefe del Proceso de Desarrollo Aeroportuario, y

Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura, se refirieron al escrito presentado por la compañía Constructora Hernán Solís SRL, indicando lo siguiente:

> *"La Administración del contrato difiere de la interpretación realizada por Constructora Hernán Solís, donde indica que "Según se puede apreciar sin ninguna dificultad, en estas disposiciones sancionatorias patrimoniales, no se incluyó el supuesto de atraso en el plazo de entrega final del objeto contractual.", debido a que, se conoce como ruta crítica, a la secuencia de actividades en el cronograma de obra que no poseen holgura para su ejecución, y que el retraso en la ejecución de las actividades, supone el retraso en la finalización del proyecto.*
>
> *Por lo tanto, no es cierto que la Cláusula Penal no tome en cuenta el retraso en la finalización del proyecto, si no también, incluye la posibilidad de sancionar al contratista, si existe un retraso injustificado en la ruta crítica, todo esto en cumplimiento de la directriz del Ministerio de Obras Públicas y Transportes D-MOPT-4596-2013, en su artículo 5°.*
>
> *Así mismo, la Administración está en total desacuerdo con lo indicado en el documento por el contratista de obra, donde manifiesta que: "Es decir, la Administración está aplicando una sanción patrimonial para el supuesto de atraso en el término final del plazo de entrega del objeto contractual, sin que ese supuesto esté previsto en la cláusula [sic] penal ni en las multas que unilateralmente la Administración, bajo su exclusiva responsabilidad, incluyó en el cartel del concurso."*
>
> *Debido a que como se explicó, un atraso en la ruta crítica del proyecto supone un atraso en la finalización de la entrega del objeto contractual.*
>
> *Así mismo, con respecto a lo indicado por el contratista de obra, en donde manifiesta que:*
>
> *"En este caso, se violenta este principio en la medida en que la Administración pretende la retención indebida de parte del precio contractual, sin que exista motivo jurídico alguno, pues se basa en una sanción administrativa no prevista en las reglas cartelarias que UNILATERALMENTE FUERON DEFINIDAS POR LA PROPIA ADMINISTRACION. Esto violenta el referido principio de interdicción de la arbitrariedad, así como de tipicidad, debido proceso sustantivo, legalidad y seguridad jurídica. Si la Administración consideraba que era necesario y procedente prestablecer una sanción por atraso en el término final del plazo de entrega del objeto contractual, tenía la posibilidad de hacerlo precisamente en el inicio mismo del procedimiento de concurso, en el cartel respectivo".*
>
> *No es cierto que la Administración del contrato violente el principio de interdicción de la arbitrariedad, como indica Constructora Hernán Solís, debido a que más bien, el cobro de la sanción por cláusula penal es en apego a lo indicado en el artículo 50 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa (RLCA), el cual reza de la siguiente manera:*

Artículo 50. Cláusula penal. La cláusula penal procede por ejecución tardía o prematura de las obligaciones contractuales, los supuestos y montos deberán incluirse en el respectivo cartel y le serán aplicables las disposiciones indicadas en los artículos anteriores.

En tanto, la Ley de Contratación Administrativa y su Reglamento rigen por encima del Cartel de Licitación según la jerarquía establecida en el régimen jurídico (artículo 4 del RLCA), siendo que, la sanción se basa en el marco jurídico indicado, no siendo una sanción arbitraria ni antojadiza por parte de la Administración.

Cabe recalcar que la Administración, mediante las visitas de inspección electromecánica evidencia los incumplimientos a las especificaciones técnicas, de los materiales instalados por parte de Constructora Hernán Solís, según consta en las anotaciones de bitácora de obra de los días 19 de agosto de 2020, 01 de setiembre de 2020, 04 de setiembre de 2020

Así mismo, en dichas visitas de inspección se constata que existe un retraso en la ejecución de las actividades electromecánicas a lo interno del hangar, siendo estas actividades incluidas dentro de la ruta crítica del proyecto por el contratista en cronograma entregado por correo electrónico a la Administración el 16 de julio de 2020. Como se puede ver en la anotación realizada el 19 de agosto de 2020, por el Ing. José Mejías Cubero, Inspector Electromecánico del proyecto, correspondiente a la visita realizada los días 13 y 14 de agosto de los corrientes, en donde indica lo siguiente:

"...Se observa que no hay avance de obra para los circuitos de iluminación ya que no existe tuberías instaladas dentro del techo del hangar. Tampoco existe tubería instalada para el sistema de detección de incendio. Además los circuitos de tomacorrientes no están cableados... ".

Tomando el cronograma de obra actualizado al 16 de julio de 2020, se puede observar cómo las actividades del sistema eléctrico del proyecto debían haber quedado finalizadas el 17 de agosto del 2020. Se adjunta imagen del cronograma

Figura 1. Actividades de sistema eléctrico en ruta crítica de cronograma de obra



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

***Fuente**: Cronograma de obra 16 de julio 2020, H Solís.*

Es importante indicar que el contratista de obra, remitió un cronograma por correo electrónico el 26 de agosto de 2020, el cual es una versión editada para los últimos 21 días de proyecto, que no corresponde al cronograma total del proyecto, y en el cual, las actividades eléctricas dejan de aparecen como ruta crítica, sin embargo, esto no hace que dejen de serlo, siendo que estas actividades fueron las últimas ejecutadas por el contratista y su inicio se vio retrasado por la demolición y reconstrucción de las losas de concreto en el hangar, actividad que finalizó hasta el 28 de agosto de 2020, 7 días antes de la finalización del plazo contractual. Siendo este un reflejo de la mala gestión del tiempo por parte del contratista de obra, modificando el cronograma para tratar de ocultar los retrasos en la ejecución de las actividades.

Aparte del evidente retraso en las actividades de ruta crítica por parte del contratista, decidió instalar materiales eléctricos que no fueron aprobados por la Administración, debido a que no cumplían con lo estipulado en las especificaciones técnicas del cartel de licitación

Esta situación, provoca que la recepción provisional de las obras se efectúe bajo protesta por parte de la Administración, como consta en el acta de la recepción, las anotaciones realizadas en bitácora de obra los días 09 y 10 de setiembre de 2020 y el oficio DGAC-DA-IA-OF-0716-2020, en apego al artículo 202 del RLCA, lo cual no exime al contratista del cobro de sanciones, en este caso, Cláusula Penal por un retraso de 14 días naturales en la finalización correcta del objeto contractual, debido a la ampliación en la duración de las actividades eléctricas las cuales afectaron la ruta crítica planteada en el cronograma del proyecto, según consta en el acta de recepción definitiva efectuada el 28 de setiembre de 2020".

Y concluyen diciendo que *"Desde el punto de vista técnico, se considera que el recurso debe declararse sin lugar, debido a que, según lo expuesto en este documento, la Administración actuó en apego a lo dispuesto en el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativo, en consecuencia, del retraso de 14 días en la ejecución de las obligaciones contractuales".*

IV) Criterio para resolver

Tal y como se indicó en los antecedentes, el rebajo por concepto de cláusula penal aplicada en el proyecto derivado de la licitación abreviada número 2019LA-000005-0006600001, denominado *"CONSTRUCCIÓN DE UN HANGAR PARA EL SVA EN EL AERÓDROMO DE COTO 47 Y OBRAS CONEXAS"*, se debió a que para la fecha establecida para la recepción provisional se encontraron una serie de incumplimientos por parte de la contratista, por lo cual, la Administración realizó una recepción bajo protesta.

En ese sentido, los artículos 159 y 202 del Reglamento a la Ley de Contratación establecen lo siguiente:

*"Artículo 159. —**Recibo de la obra**. Una vez concluida la obra, el contratista dará aviso a la Administración para que establezca fecha y hora para la recepción. La Administración dispondrá de quince días hábiles para fijar esta fecha, salvo disposición en contrario del cartel.*

De esta recepción, que tendrá el carácter de provisional, se levantará un acta que suscribirán el funcionario representante de la Administración y el contratista, en donde se consignarán todas las circunstancias pertinentes en orden al estado de la obra, si el recibo es a plena satisfacción de la Administración, si se hace bajo protesta o si dada la gravedad y trascendencia del incumplimiento, la obra no se acepta en ese momento. Se entenderá posible la recepción provisional siempre y cuando las obras se encuentren en un nivel aceptable de finalización, faltando solamente pequeños detalles de acabado o la corrección de defectos menores, que deberán consignarse en el acta, para que la obra quede totalmente ajustada a los planos y especificaciones del proyecto, incluyendo las modificaciones aprobadas.

Una vez efectuada la recepción provisional no correrán multas por atraso en la entrega. La Administración dispondrá de un plazo de dos meses contados a partir de la recepción provisional para efectuar la recepción definitiva, salvo que en el cartel se haya contemplado un plazo diferente.

La Administración solo podrá recibir definitivamente la obra, después de contar con los estudios técnicos que acrediten el cumplimiento de los términos de la contratación, sin perjuicio de las responsabilidades correspondientes a las partes en general y en particular las que se originen en vicios ocultos de la obra. Dicho estudio formará parte del expediente, lo mismo que el acta a que se refiere el presente artículo.

Cuando surgiere discrepancia entre la Administración y el contratista sobre el cumplimiento de los términos contractuales o sobre las condiciones de la obra, la Administración podrá recibirla bajo protesta, y así se consignará en el acta respectiva. La discrepancia podrá resolverse en los términos que lo determine el cartel o mediante arbitraje, de conformidad con las regulaciones legales y los instrumentos de derecho internacional vigentes, sin perjuicio de las acciones legales que procedan, entre ellas la ejecución de la garantía de cumplimiento en sede administrativa, previa audiencia al interesado.

La recepción definitiva de la obra no exime de responsabilidad al contratista por incumplimientos o vicios ocultos de la obra.

*Artículo 202. —**Recepción provisional.** El contrato administrativo se ejecutará conforme a las reglas de la buena fe y a los términos acordados por las partes.*

La recepción provisional, del objeto se entenderá como el recibo material de los bienes y servicios, en el lugar estipulado, o en su defecto en el fijado en el cartel. Para ello, el contratista deberá coordinar con la Administración, la hora y demás condiciones necesarias para la recepción, cuando sea pertinente, o bien informar cuando se ha procedido con la entrega, en aquellos casos en que se utilice una modalidad distinta. El funcionario encargado del trámite, acompañado de la respectiva asesoría técnica, deberá levantar un acta en la cual consignará las cantidades recibidas, la hora, fecha y la firma de los presentes. Para esta diligencia podrá utilizarse como acta una copia del detalle del pedido u orden de compra.

La recepción provisional podrá darse sin condicionamiento alguno o bien bajo protesta, en cuyo caso, la Administración indicará al contratista por escrito, con el mayor detalle posible los aspectos a corregir y el plazo en que deberá hacerlo, el cual no podrá exceder de la mitad del plazo de ejecución original. ***La recepción provisional excluye el cobro de multas, salvo que se haya hecho bajo protesta.***

Una vez concluida la recepción provisional, la Administración dentro del mes siguiente o dentro del plazo estipulado en el cartel, procederá a revisar los bienes y servicios recibidos y a realizar cualquier prueba o análisis necesarios, requiriendo el aval técnico de sus unidades internas o incluso de asesoría externa. En caso de advertir problemas con el objeto, la Administración lo comunicará de inmediato al contratista, con el fin de que éste adopte las medidas necesarias para su corrección, dentro del plazo indicado en el párrafo anterior, asimilándose la situación a una recepción provisional bajo protesta. Tratándose de incumplimientos graves la Administración podrá iniciar el procedimiento de resolución contractual, si así lo estima pertinente, sin necesidad de conceder un plazo adicional para corregir defectos.

Vencido el plazo para corregir defectos, sin que éstos hayan sido atendidos a satisfacción, la Administración decidirá de frente a su gravedad y al interés público si solo ejecuta la garantía de cumplimiento o si también inicia el respectivo procedimiento de resolución contractual. Si los daños sufridos exceden el monto de la garantía, la entidad adoptará las medidas administrativas y judiciales pertinentes para su plena indemnización.

(La negrita no es del original)

En el caso que nos ocupa, según lo detallado en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0716-2020 del 09 de setiembre de 2020, suscrito por los señores David Rojas Alfaro, director del proyecto, José Mejías Cuero, inspector electromecánico del Proceso de Desarrollo Aeroportuario, y Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura, así como en la consignación del acta de recepción provisional bajo protesta, se indicó la lista de incumplimientos en aspectos de obra civil y electromecánicos que el contratista debía resolver y corregir en las obras del proyecto derivado de la licitación abreviada número 2019LA-000005-0006600001, denominado "*CONSTRUCCIÓN DE UN HANGAR PARA EL SVA EN EL AERÓDROMO DE COTO 47 Y OBRAS CONEXAS*", se indicó que debían ser resueltos a la recepción definitiva del proyecto.

Los hallazgos fueron los siguientes:
-En obra civil

1) Se debe realizar limpieza completa de todas las áreas del proyecto, deben removerse todos los materiales de construcción, equipo, maquinaria, escombros, sedimentos, manchas de aceite y basura que se encuentren dentro del Aeródromo de Coto 47, así como, se debe limpiar el área de la pista de aterrizaje utilizada para el acarreo de los materiales.

2) Se deben limpiar completamente las paredes del hangar, las cuales tienen marcas de lápiz, pilot, tierra, así como polvo acumulado en las bases y esquinas, como se muestra en la fotografía que se adjunta a continuación.



Imagen 1. Suciedad en bases de paredes del hangar

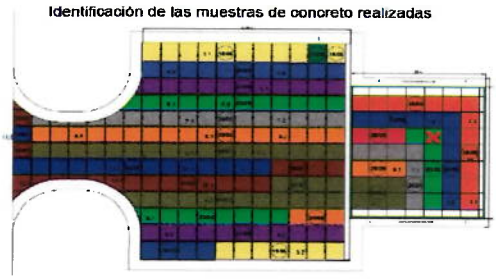
3) Se debe realizar una revisión completa de los sellos de juntas de las losas de concreto del hangar y completar en donde se requiera.



Imagen 2. Sello incompleto en junta entre losas de concreto del hangar

4) Se observa una fisura en una losa de concreto ubicada dentro del hangar, la cual se ubica en el croquis a continuación. Se debe realizar la reparación correspondiente, según las mejores prácticas constructivas.





Imágenes 3 y 4. Losa con fisura dentro del hangar

5) Se debe homogeneizar el acabado de la pintura de la losa del hangar. Existen sectores con diferentes tonos de color y acabado (más claro, más oscuro, satinado y mate), así como parches, grumos, marcas del rodillo.



Imágenes 5, 6 y 7. Pintura del hangar con diferentes acabados.

6) El piso del hangar presenta golpes y picas en varios sectores, los cuales deben repararse en su totalidad.

7) El canal pluvial de acceso al hangar presenta sedimentos y agua acumulada, debe limpiarse completamente, así como el paso de tuberías bajo el conector a pista.



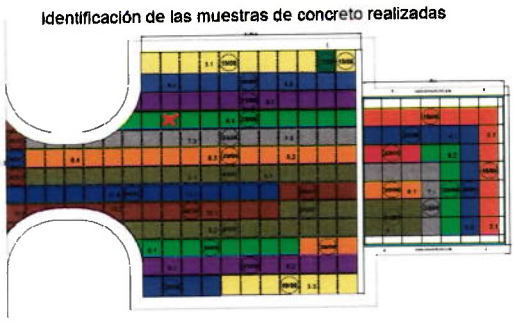
Imagen 8. Paso de tuberías bajo conector a pista con piedras y sedimento.

8) Realizar limpieza de las aceras laterales del hangar, así como remover sobrante de formaleta y pines de varilla ubicados en el sector noreste de las aceras.

9) Se debe mejorar el acabado de los sellos de juntas de las losas de concreto de la plataforma de estacionamiento, así como completar los faltantes.

10) Se debe reparar el paño de losa con acabado no aceptado por la Administración en la plataforma de estacionamiento, según lo visto en sitio. Se adjunta fotografía y ubicación de la losa en particular:





Imágenes 9 y 10. Losa a reparar en plataforma de estacionamiento y su ubicación

11) Se debe revisar el acabado en varias losas de la plataforma de estacionamiento donde se ha perdido el texturizado.

12) Se debe modificar la posición del angular en la unión entre asfalto y concreto en el conector a pista, el cual debe estar anclado al concreto.

13) Se debe limpiar completamente de materiales, escombros y sedimentos, así como reparar las losas dañadas de la plataforma de estacionamiento de Palma Tica







Imágenes 11, 12 y 13. Materiales y sedimentos en plataforma Palma Tica.

14) Se debe colocar la pintura definitiva en la plataforma de estacionamiento, según lo aprobado en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0670-2020, una vez completado el período de curado de las últimas losas reparadas, 28 días naturales posteriores al 28 de agosto de 2020. Las esferas deben colocarse en la pintura amarilla únicamente.

15) Se debe reparar el margen de pista a ambos lados del conector a pista.

16) Se debe pintar la mocheta del ducto de medidores, con pintura antihongos para exteriores, acabado mate, color gris, tipo Goltex de SUR o similar aprobada, así como, reparar la pica para introducir la tubería de la acometida, para evitar filtraciones de agua.

17) Se debe limpiar completamente, reparar y pintar las paredes, placas de tomacorrientes faltantes, celosías faltantes, limpieza profunda de loza sanitaria y accesorios de la caseta de seguridad utilizada por el contratista como servicio sanitario y bodega durante la ejecución del proyecto.

-Aspectos electromecánicos

1) En los circuitos de tomacorrientes de 240V poseen cableado de la marca Condumex marca no aprobada por la Administración. La marca aprobada fue PHELPS DODGE – CONDUCEN, según lo aprobado mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0627-2020.
2) El cableado dentro del tablero eléctrico no está identificado con el número de circuito a que pertenece.

3) El cableado de la acometida que viene del interruptor principal al tablero eléctrico no fue sometido a aprobación, se instaló cable no aprobado. Debe ser de la marca PHELPS DODGE–CONDUCEN, según lo aprobado mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0627-2020.

4) Varias cajas cuadradas EMT de apagadores no están aterrizadas en su tornillo de puesta a tierra.

5) El cable del Sistema de Detección de Incendios posee una marca distinta a la marca aprobada por la Administración e incumpliendo con las especificaciones detalladas en planos. El cable aprobado para el lazo de detección de incendio es el modelo 9575 de la marca Belden. Y el cable para el lazo de anunciación debe ser el modelo 9579 de la marca Belden, según lo aprobado mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0660-2020.

6) Faltan 8 balastros de emergencia por instalar a las lámparas del hangar.

7) A los circuitos de iluminación del hangar poseen conduletas no aprobadas por la Administración se deben cambiar por cajas cuadradas EMT aprobadas.

8) El cableado de la caja de conexión en cielo a las lámparas se debe cambiar ya que no está aprobado por la Administración. El cableado debe ser calibre #12 THHN de la marca PHELPS DODGE–CONDUCEN recubierto con tubería biex para intemperie certificado UL. Se solicita remitir la ficha técnica para su aprobación previo a la instalación.

9) El ducto alimentador de los medidores que se instaló se debe sustituir por otro más grande, debe ser acorde a la cantidad y al calibre de los conductores. Además deberá instalar gaza B-line acorde al diámetro de la tubería EMT y ajustar la tubería al conector para que no le entre agua, rellenar con concreto la pica realizada para la instalación de la tubería metálica.

10) El cableado de la acometida que viene de la conduleta a los medidores eléctricos no fue sometido a aprobación, se instaló cable no aprobado. Debe ser de la marca PHELPS DODGE–CONDUCEN según lo aprobado mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0627-2020.

11) La tubería instalada embebida en concreto de la losa que alimenta los circuitos de tomacorrientes 120V y 240V no cumple con las especificaciones establecidas en los planos y no fue la tubería aprobada por la Administración. La tubería de los circuitos afectados deberá viajar expuesta utilizando tubería EMT certificada UL y aprobada por la Administración, según lo aprobado mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0660-2020.

12) Se encuentra que el tomacorriente 240V posee el cable del aterrizaje de la caja cuadrada suelto.

13) Varios tomacorrientes 120V no poseen tape alrededor por seguridad.

14) Existe tubería EMT doblada se debe mejorar la alineación.

15) Los equipos del Sistema de Detección de Incendio instalados no corresponden a lo sometido a aprobación, el contratista deberá remitir fichas técnicas de los equipos para la aprobación.

Para realizar estos trabajos, se fija un plazo máximo de 30 días naturales, definiéndose como fecha máxima el día 07 de octubre de 2020, inclusive. Sin embargo, mediante oficio número AVC-COTO47-2020-0831-002 del 13 de setiembre de 2020, el señor Roberto Acosta Mora, representante legal de la compañía Constructora Hernán Solís SRL, indicó que los trabajos objeto de la contratación bajo análisis se encontrarían finalizados el día 21 de septiembre de 2020, de manera que solicitaba la inspección final e indica que ese día se haría entrega del compendio de calidad e informe final del proyecto que acreditara la finalización de las obras en los términos acordados.

Consecuencia de lo anterior, la Dirección General de Aviación Civil programó la recepción definitiva del proyecto para las 15:30 horas del día 24 de setiembre de 2020, en la cual estuvieron presentes los señores David Alfaro Rojas, director del proyecto, Allen Vargas Rodríguez, jefe de Desarrollo Aeroportuario, Indira Borges Santana, analista de la Proveeduría Institucional, y Vanessa Madriz Sequeira, abogada de la Asesoría Jurídica. Por parte de la contratista del proyecto -Constructora Hernán Solís SRL- estuvieron presentes los señores Jonathan Barboza Segura, director de proyecto, Steven Ávila Villalobos y Jean Carlo Diaz Chacón.

Para esa fecha se efectuó el acta de recepción definitiva y se definió que el contratista había corregido todos los aspectos civiles y electromecánicos señalados en la recepción provisional bajo protesta, por lo cual, el señor David Alfaro Rojas, director del proyecto, recibió a entera satisfacción el proyecto. Por su parte, se consignó que, debido a la recepción bajo protesta, se estima que la aplicación por clausula penal es por un total de 14 días, tomando en consideración que el contratista solicitó la recepción para el día 21 de setiembre de 2020.

Dicho esto, con las facultades que la normativa legal antes descrita establece, se procedió a aplicar la cláusula penal establecida en el cartel, "*Condiciones Generales para la oferta*", la cual indica textualmente lo siguiente:

> *"4.13 CLAUSULA PENAL Y MULTAS*
>
> *Cláusula Penal*

Si existiese atraso en el inicio de las actividades consideradas como ruta, crítica de acuerdo con el cronograma de obra presentado en la Oferta, y este atraso no fuere justificado a la Dirección General de Aviación Civil, el Contratista debe cubrir por concepto de cláusula penal un monto de ₡838.511,33 por cada día natural de atraso, hasta un máximo de 25% del monto total adjudicado de conformidad con el artículo 48 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa. Además, se aplicará una cláusula penal al Contratista con un monto de ₡725.846,92 por cada día de atraso con respecto a la fecha de inicio de la obra, girada por escrito por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, hasta un máximo de cinco días naturales, pasado este tiempo, facultativamente, el Consejo Técnico de Aviación Civil iniciará el procedimiento de resolución contractual y la ejecución de la garantía de cumplimiento y si el monto fuera insuficiente para indemnizar los daños y perjuicios ocasionados, se podrá realizar el cobro en vía judicial, previo al debido proceso señalado en la Ley de la Contratación Administrativa y su Reglamento.

Multas
El Consejo Técnico de Aviación y la Dirección General de Aviación Civil, quedan autorizados para deducir estas sumas de las facturas presentadas para su pago, sin perjudicar el derecho de cualquier otro tipo de reclamo por concepto de multas, daños y/o perjuicios que el Consejo Técnico de Aviación Civil, estime conveniente realizar.

El cobro de multas procede por ejecución defectuosa del contrato o por la existencia de daño o perjuicio. En caso de incumplimiento total de las obligaciones por parte del Contratista se procederá a la ejecución de la garantía de cumplimiento.

El cobro por concepto de multas no podrá superar el 25% del precio total. El cobro de multas podrá hacerse con cargo a las retenciones del pago, en caso de que se hayan aprobado, o de los saldos pendientes de pago. En caso de que ninguna de estas dos alternativas resulte viable, se podrá ejecutar la garantía de cumplimiento hasta por el monto respectivo.

Por lo tanto, se multará al Contratista con una multa por monto de ₡275.000,00, por cada día que no se haga presente el laboratorio de Autocontrol al sitio del proyecto, y sean requeridos sus servicios, sin previo conocimiento y autorización de la Administración del Contrato, a este monto se le sumará el costo de la prueba realizada por la Verificación de la Calidad, según el monto establecido en la tabla de pagos de la contratación de calidad.

Se multará al Contratista, con la demolición de cualquier elemento de concreto estructural y sustitución del mismo por cuenta del Contratista que, a los 28 días, no cumpla con un mínimo de 0,90 f'c (90% de la resistencia solicitada) de acuerdo con lo indicado en la norma ACI-318.

No se aceptará ninguna compactación de material con valores inferiores a los solicitados en las especificaciones técnicas de este documento, 95% del Próctor Modificado, por lo tanto, el Contratista deberá remover la capa y volver a compactar hasta alcanzar los valores solicitados, por su cuenta".

En cuanto a la aplicación de la cláusula penal en materia de contratación administrativa, se dispone lo siguiente:

> ***"EL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO EN CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA. POSICIONES DE LA SALA CONSTITUCIONAL:***
>
> *De previo a entrar sobre el objeto de este acápite, valga la pena a razón de conveniencia, traer a colación la diferencia técnica que en materia de contratación administrativa existe en torno a los institutos de la multa y la cláusula penal. A nivel de derecho común, el 803 del Código Civil hace un uso indistinto de ambos conceptos, a efectos de erguirlos como mecanismos sancionatorios de protección a los intereses del acreedor que buscan desmotivar un eventual incumplimiento del deudor, y que se configuran como un establecimiento adelantado de daños y perjuicios de naturaleza contractual; sin embargo, en contratación administrativa, desde hace ya varios años, se ha establecido desde los antecedentes administrativos de la Contraloría General de la República que el concepto de "cláusula penal" se reserva para aquellos incumplimientos originados en la mora del contratista, mientras que el "multa" se refiere a aquellos escenarios de incumplimiento total, parcial, cosa defectuosa o cosa diferente. Tomando en cuenta el objeto de estudio, el tema del tipo de procedimiento que debe seguirse con la finalidad de imponer alguna de estas sanciones (o ambas según sea el caso) a un contratista ha sido objeto de variaciones de criterio a lo largo del tiempo, en especial por parte de nuestro Tribunal Constitucional y cuyo recuento resulta relevante para la resolución del presente asunto. Así, podemos encontrar la posición inicial de la Sala hasta antes del 2013, en la cual afirmaba que no era necesario procedimiento administrativo alguno tomando por ejemplo el voto 17517-2005, pero a partir de lo dispuesto en el voto 6639-2013 (sumario) y mantenida en el voto 3036-2014 (sumario), dispuso que sí lo era, haciendo específicamente referencia a la necesidad de al menos, la utilización de un procedimiento administrativo sumario. No obstante, cambia de criterio de vuelta a la no necesidad de llevar a cabo procedimiento administrativo alguno en el año 2015 a través del voto 6057-2015 (rebaja automática) y confirmando la postura en el voto 8919-2017, pero emitiendo votos aislados de que sí era necesario, esto, durante el año 2016 en los votos 1209-2016, 4693-2016, 14497-2016 y 17636-2016. Actualmente, podemos encontrar en los antecedentes de la Contraloría General de la República, en su condición de órgano rector en la materia que agota la vía administrativa en contratación administrativa, posturas como las contenidas en los oficios R-DCA-0365-2019, R-DCA-0457-2019, R-DCA-0458-2019, R-DCA-1063-2019 y R-DCA-1287-2019 (por citar algunos), este último del mes de diciembre de 2019, que al controlar la validez de la aplicación de la sanción automática, hace referencia al ya citado voto 8919-2017. En todo caso y para el efecto que nos interesa, podemos limitar que al momento de la realización de la contratación (elaboración del cartel) y su ejecución, la tesitura vigente en la corriente del alto Tribunal Constitucional, consistia en el establecimiento de un procedimiento sumario para la imposición de multas y ejecución de cláusulas penales".* (sentencia número16-2020-i de las dieciséis horas y treinta minutos del diecisiete de febrero de dos mil veinte, dictada por el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, Segundo Circuito Judicial, San José, Goicoechea)

Por su parte, mediante la resolución número R-DCA-234-2019, la Contraloría General de la República indicó lo siguiente:

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

"Sobre el tema de multas y cláusula penal, debe indicarse que la aplicación de conformidad con lo resuelto por la Sala Constitucional mediante voto No. 8919-2017 de las 14:00 horas del 16 de junio de 2017, el cual efectivamente ha retomado lo ya dispuesto por la misma Sala en el voto 17517-2005 de las diecinueve horas dos minutos del veinte de diciembre de dos mil cinco (considerando V), estipulándose en la sentencia dictada este mismo año lo siguiente: "[...] Así las cosas, la cláusula penal debe de operar necesariamente, por regla de principio, en forma automática y por el monto total fijado, una vez ocurrido el atraso en el cumplimiento de la prestación, de lo contrario, se le desnaturaliza. [...]" (Considerando III). Esta posición que resulta coincidente con la mantenida oportunamente por este órgano contralor ante la Sala Constitucional, se convierte en la tesis vigente y desde luego más acorde con la celeridad que requiere la contratación administrativa en consideración a la relevancia de que los oferentes consienten la aplicación de una sanción pecuniaria desde el momento mismo que cotizan si ni siquiera haber objetado la cláusula; por lo que como se indicó la imposición de las multas en los contratos administrativos puede ser efectuada de forma automática por la Administración, sin necesidad de un procedimiento administrativo previo, razón por la que se rechaza de plano el recurso en este extremo".

Por su parte, en cuanto al análisis técnico del reclamo presentado, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-979-2020 del de 07 de diciembre de 2020, señaló lo siguiente:

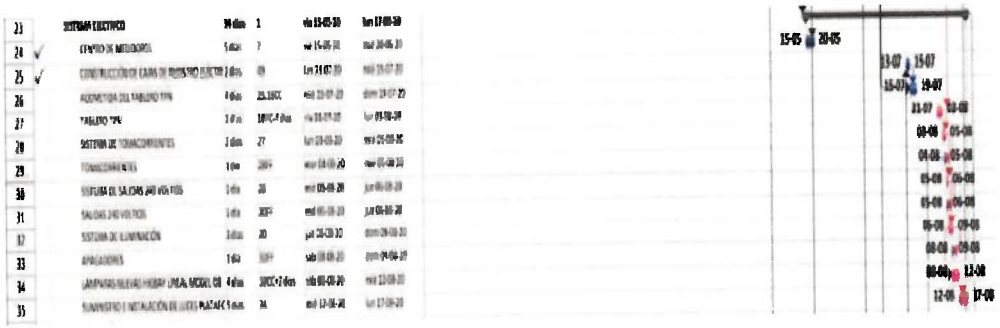
"Cabe recalcar que la Administración, mediante las visitas de inspección electromecánica evidencia los incumplimientos a las especificaciones técnicas, de los materiales instalados por parte de Constructora Hernán Solís, según consta en las anotaciones de bitácora de obra de los días 19 de agosto de 2020, 01 de setiembre de 2020, 04 de setiembre de 2020

Así mismo, en dichas visitas de inspección se constata que existe un retraso en la ejecución de las actividades electromecánicas a lo interno del hangar, siendo estas actividades incluidas dentro de la ruta crítica del proyecto por el contratista en cronograma entregado por correo electrónico a la Administración el 16 de julio de 2020. Como se puede ver en la anotación realizada el 19 de agosto de 2020, por el Ing. José Mejías Cubero, Inspector Electromecánico del proyecto, correspondiente a la visita realizada los días 13 y 14 de agosto de los corrientes, en donde indica lo siguiente:

"...Se observa que no hay avance de obra para los circuitos de iluminación ya que no existe tuberías instaladas dentro del techo del hangar. Tampoco existe tubería instalada para el sistema de detección de incendio. Además los circuitos de tomacorrientes no están cableados... ".

Tomando el cronograma de obra actualizado al 16 de julio de 2020, se puede observar cómo las actividades del sistema eléctrico del proyecto debían haber quedado finalizadas el 17 de agosto del 2020. Se adjunta imagen del cronograma

Figura 1. Actividades de sistema eléctrico en ruta crítica de cronograma de obra



***Fuente**: Cronograma de obra 16 de julio 2020, H Solís.*

Es importante indicar que el contratista de obra, remitió un cronograma por correo electrónico el 26 de agosto de 2020, el cual es una versión editada para los últimos 21 días de proyecto, que no corresponde al cronograma total del proyecto, y en el cual, las actividades eléctricas dejan de aparecen como ruta crítica, sin embargo, esto no hace que dejen de serlo, siendo que estas actividades fueron las últimas ejecutadas por el contratista y su inicio se vio retrasado por la demolición y reconstrucción de las losas de concreto en el hangar, actividad que finalizó hasta el 28 de agosto de 2020, 7 días antes de la finalización del plazo contractual. Siendo este un reflejo de la mala gestión del tiempo por parte del contratista de obra, modificando el cronograma para tratar de ocultar los retrasos en la ejecución de las actividades.

Aparte del evidente retraso en las actividades de ruta crítica por parte del contratista, decidió instalar materiales eléctricos que no fueron aprobados por la Administración, debido a que no cumplian con lo estipulado en las especificaciones técnicas del cartel de licitación

Esta situación, provoca que la recepción provisional de las obras se efectúe bajo protesta por parte de la Administración, como consta en el acta de la recepción, las anotaciones realizadas en bitácora de obra los días 09 y 10 de setiembre de 2020 y el oficio DGAC-DA-IA-OF-0716-2020, en apego al artículo 202 del RLCA, lo cual no exime al contratista del cobro de sanciones, en este caso, Cláusula Penal por un retraso de 14 días naturales en la finalización correcta del objeto contractual, debido a la ampliación en la duración de las actividades eléctricas las cuales afectaron la ruta crítica planteada en el cronograma del proyecto, según consta en el acta de recepción definitiva efectuada el 28 de setiembre de 2020".

En el escrito presentado por la compañía Constructora Hernán Solís SRL se argumenta que según lo dispuesto en la cláusula penal y multa, no se incluyó el supuesto por atraso en el plazo de entrega final del objeto del contrato, por lo cual, consideran que se está aplicando una retención indebida.

Sin embargo, es claro que Administración actuó conforme al ordenamiento jurídico al fijar en el cartel de la contratación montos por multa y cláusula penal, por lo cual, siendo que se efectuó una recepción provisional bajo protesta, debido a encontrarse una serie de incumpliendo imputables al contratista, con fundamento en lo

dispuesto en el artículo 202 del Reglamento a la Ley de Contratación, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica procedió a realizar el rebajo de 14 días.

El contrato es un instrumento con el que cuenta la Administración para el cumplimiento de la función administrativa y asegurar los fines públicos, el cual le otorga prerrogativas contempladas en la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento, entre ellas, existe la posibilidad de imponer multas y sanciones debidamente establecidas como un mecanismo de control y vigilancia del contrato.

Por lo que el contratista no podría pretender que ante la serie de incumplimientos que le fueron imputables en la recepción provisional bajo protesta, lo cual generaron retraso en la entrega del objeto contractual y el recibido del proyecto por parte de la Administración, se deba exonerar del cobro en cuestión, argumentando que hubo una retención del precio contractual.

Sobre este tema, mediante sentencia número 16-2020-I de las dieciséis horas y treinta minutos del diecisiete de febrero de dos mil veinte, el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda del Segundo Circuito Judicial de San José indicó lo siguiente:

> *"Así, la mencionada normativa permite diferenciar dos momentos en cuanto a la entrega por parte del contratista, una que denomina provisional cuyas características podemos referirnos someramente en:* ***a)*** *Requiere que el contratista solicite la recepción a la Administración;* ***b)*** *La Administración cuenta con un plazo de 15 días para recibir la obra post requerimiento, salvo disposición en contrario cartelaria;* ***c)*** *El día en que se realice el acto de recepción deberá levantarse un acta, la cual se considerará provisional, firmada por la representación de ambas partes detallando las circunstancias y condiciones en que se encuentra la obra;* ***d)*** *En el acto de recibo se dan tres alternativas excluyentes entre sí: aceptando la obra sin reparo alguno; aceptándola bajo protesta o la obra se rechaza, dada la gravedad del incumplimiento, estableciendo la diferencia entre estas últimas dos alternativas utilizando un parámetro de naturaleza técnica al tener que definir un nivel de "aceptación de finalización", término que debe concretarse caso por caso, limitando a "detalles de acabado" o "corrección de defectos menores" que sean susceptibles de ajustarse a los planos y especificaciones del proyecto, en todo caso, recae una obligación legal de indicar expresamente en el acta dicha situación en detalle, así como la designación de un plazo para que se eliminen los inconvenientes, tratándose por ende, no de un escenario de discrecionalidad administrativa, sino de un acto de contenido reglado, o al menos, en el mejor de los casos, de una discrecionalidad técnica, conforme los parámetros del proyecto en concreto. Tanto el primer supuesto de aceptación de obra, como el segundo de aceptación bajo protesta, tienen la cualidad de suspender el efecto de la mora (en caso de que existiese) y correlativamente, la imposición de cláusulas penales por atraso en la entrega o multas por incumplimientos,* ***teniendo claro que se imputará responsable de mora entre el momento en que debió haberse recibido la obra y el momento en que se realiza la recepción provisional, la cual en tales casos y como se indicó supra, deberá ser calificada como "bajo protesta"****, mientras que en el tercer caso, no es posible la gestión adicional sino que lo procedente, ante incumplimientos graves y trascendentes es el inicio del procedimiento de resolución y ejecución de la garantía de cumplimiento (doctrina del 204 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, adicionalmente al respecto puede verse los votos 829-2009 de las diez horas diez minutos del trece de agosto de dos mil*

nueve, 400-2014 de las catorce horas cincuenta y dos minutos del trece de marzo de dos mil catorce de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia). El segundo momento, dado que la condición de recepción provisional no puede considerarse bajo ningún supuesto permanente, es la denominada recepción definitiva, la cual se contabilizará a un plazo máximo de dos meses desde la provisional, salvo que el cartel disponga otra cosa. La norma en comentario aclara que dicha recepción lo que provoca es la finalización de la ejecución contractual, mas no es sinónimo una recepción conforme, dado que ésta solo es posible "después de contar con los estudios técnicos que acrediten el cumplimiento de los términos de la contratación", estudios que deben entenderse corren como tarea de la Administración contratante y que deben adjuntarse al respectivo expediente administrativo, siendo por ende posible, emitir una recepción definitiva de una obra inconclusa, defectuosa, diferente o tardía, demarcando así el hito que permite iniciar los respectivos procedimientos sancionatorios, entendido de igual forma por la jurisprudencia de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia que el plazo indicado entre la provisional y la definitiva posee carácter ordenatorio, no perentorio (véase voto 1386-2011 de las nueve horas cinco minutos del diez de noviembre de dos mil once)".

(La negrita no es del original)

Por otro lado, mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-979-2020 del de 07 de diciembre de 2020, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica señaló lo siguiente:

"La Administración del contrato difiere de la interpretación realizada por Constructora Hernán Solís, donde indica que "Según se puede apreciar sin ninguna dificultad, en estas disposiciones sancionatorias patrimoniales, no se incluyó el supuesto de atraso en el plazo de entrega final del objeto contractual.", debido a que, se conoce como ruta crítica, a la secuencia de actividades en el cronograma de obra que no poseen holgura para su ejecución, y que el retraso en la ejecución de las actividades, supone el retraso en la finalización del proyecto.

Por lo tanto, no es cierto que la Cláusula Penal no tome en cuenta el retraso en la finalización del proyecto, si no también, incluye la posibilidad de sancionar al contratista, si existe un retraso injustificado en la ruta crítica, todo esto en cumplimiento de la directriz del Ministerio de Obras Públicas y Transportes D-MOPT-4596-2013, en su artículo 5°.

Así mismo, la Administración está en total desacuerdo con lo indicado en el documento por el contratista de obra, donde manifiesta que: "Es decir, la Administración está aplicando una sanción patrimonial para el supuesto de atraso en el término final del plazo de entrega del objeto contractual, sin que ese supuesto esté previsto en la cláusula [sic] penal ni en las multas que unilateralmente la Administración, bajo su exclusiva responsabilidad, incluyó en el cartel del concurso."

Debido a que como se explicó, un atraso en la ruta crítica del proyecto supone un atraso en la finalización de la entrega del objeto contractual.

(...)

No es cierto que la Administración del contrato violente el principio de interdicción de la arbitrariedad, como indica Constructora Hernán Solís, debido a que más bien, el cobro de la sanción por cláusula penal es en apego a lo indicado en el artículo 50 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa (RLCA), (...)

En tanto, la Ley de Contratación Administrativa y su Reglamento rigen por encima del Cartel de Licitación según la jerarquía establecida en el régimen jurídico (artículo 4 del RLCA), siendo que, la sanción se basa en el marco jurídico indicado, no siendo una sanción arbitraria ni antojadiza por parte de la Administración.

Asimismo, el capítulo IV Derechos y obligaciones de los contratistas, sección segunda de la Ley de Contratación Administrativa señala lo siguiente:

*"**Artículo 20.- Cumplimiento de lo pactado**. Los contratistas están obligados a cumplir, cabalmente, con lo ofrecido en su propuesta y en cualquier manifestación formal documentada, que hayan aportado adicionalmente, en el curso del procedimiento o en la formalización del contrato".*

Sobre el tema de obligaciones contractuales en materia de contratación administrativa, mediante sentencia número 52-2015 de las catorce horas del veintiséis de mayo de dos mil quince, la Sección II del Tribunal Procesal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda indicó lo siguiente:

"III) SOBRE EL FONDO: III. 1) SOBRE LAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA Y LOS EFECTOS JURÍDICOS DEL INCUMPLIMIENTO Y LA CLÁUSULA PENAL: Sobre el tema del contrato administrativo, la Sala Constitucional ha establecido en los votos 6432-98 de las 10:30 horas del 4 de setiembre de 1998, y número 998-98 de las 11:30 del 16 de febrero de 1998, que el mismo se caracteriza por ser conmutativo, oneroso y bilateral, teniendo por objeto la prestación de un servicio o la realización de una obra pública. Se diferencia de los contratos privados, por ejercer en este la Administración prerrogativas, poderes o cláusulas exorbitantes fundadas en el fin y el interés público que debe proteger y realizar, tales como la dirección, modificación, resolución, y ejecución, principio denominado de la mutabilidad del contrato. Su fundamento se encuentra a nivel constitucional en el ordinal 182, en el cual se estatuye el procedimiento de la licitación para la celebración de convenios con la Administración Pública, los cuales se definen como "el acuerdo de voluntades, generador de obligaciones y por ello sinalagmático, celebrado entre un órgano del estado, en ejercicio de las funciones administrativas que le competen, con otro órgano administrativo o con un particular o administrado, para satisfacer finalidades públicas". (Voto de la Sala Constitucional 1205-96). Así las cosas, por su carácter conmutativo, en el contrato administrativo hay derechos y obligaciones recíprocas, "que se sintetizan en los siguientes: a) el contratista tiene derecho a la realización del objeto que fue contratado y al reconocimiento de los precios pactados; a la vez que a él se le debe no sólo un trato justo y adecuado, sino también el respeto del plazo de ejecución convenido en el contrato; y b) la Administración contratante puede, dentro del marco de la contratación,

fiscalizar, impartir instrucciones, realizar ciertas modificaciones, ejecutar administrativamente las garantías o bien, resolver o rescindir el contrato". (Voto de la Sala Constitucional 1205-96). Al respecto, dispone la Ley de Contratación Administrativa 7494 del dos de mayo de 1995, en sus capítulos tercero y cuarto que la Administración tiene los derechos de rescisión y resolución unilateral por motivos de incumplimiento, fuerza mayor, caso fortuito o cuando convenga al interés público, con apego al debido proceso (artículo 11). En ese sentido de optarse por la rescisión contractual, deberá de adecuarse la Administración al procedimiento y trámite que estipulan los artículos 206 al 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, número 33411 del 27 de setiembre del 2006, que rigió a partir del cuatro de enero del año 2007. Respecto a la resolución contractual, establece el numeral 204 que "La Administración, podrá resolver unilateralmente los contratos por motivo de incumplimiento imputable al contratista. Una vez firme la resolución contractual se procederá a ejecutar la garantía de cumplimiento y cualesquiera otras multas, si ello resulta pertinente, sin ningún procedimiento adicional. En el evento de que la Administración haya previsto en el cartel cláusulas de retención, se podrán aplicar esos montos al pago de los daños y perjuicios reconocidos. De ser las garantías y retenciones insuficientes, se adoptarán las medidas en sede administrativa y judicial necesarias para obtener la plena indemnización".

Dicho esto, la Administración actuó bajo las reglas que la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento le permiten, en cuanto al ser un objeto contractual en donde la recepción provisional fue recibido bajo protesta, le faculta a la Administración al rebajo de la cláusula penal establecida en el pliego de condiciones, debido a que los incumplimientos y el retraso imputable al contratista.

Y por lo tanto, no lleva razón el reclamante al señalar que la Administración aplicó una retención por concepto de clausula penal de manera arbitraria y de forma ilegitima, generando un enriquecimiento sin causa por parte de la Administración, pues como se detalló anteriormente, el rebajo obedeció a la multa por clausula penal, en razón de la recepción provisional bajo protesta que se realizó el día 07 de setiembre de 2020, debido a una serie de incumplimientos civiles y electromecánicos encontrados a la hora de recibir el objeto del contrato.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil

Resuelve

Con fundamento en las consideraciones de hecho y de derecho antes mencionadas, esta Asesoría Jurídica recomienda lo siguiente:

3) Rechazar el reclamo administrativo presentado por la compañía Constructora Hernán Solís SRL, mismo que fue presentado bajo la denominación "*recurso de revocatoria con apelación en subsidio*", por cuanto en la aplicación de la cláusula penal, la Administración actuó conforme lo establece la Ley de Contratación Administrativa, su reglamento y la licitación abreviada 2019LA-000005-0006600001, denominado "*CONSTRUCCIÓN DE UN HANGAR PARA EL SVA EN EL AERÓDROMO DE COTO 47 Y OBRAS CONEXAS*".

4) Notifíquese al correo licitaciones@hsolis.com y notificaciones@dpilegal.com

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 5

No.84-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:09 horas del 26 de mayo del dos mil veinte uno.

Ejecución de garantía de la empresa Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable cédula jurídica número 3-012-470959, por encontrarse morosa con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Resultandos

Primero: Que la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, cédula jurídica número 3-012-470959, se encuentra morosa con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas efectuadas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaria en los meses de mayo y junio de 20201, motivo por el cual, la compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, gestor del Contrato de gestión interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, le realizó dos intimaciones de cobros correspondientes, mediante los oficios número FI-20-167 del 23 de julio de 2020 y GO-FI-20-179 del 11 de agosto de 2020.

Segundo: Que según estado de cuenta del 24 de febrero de 2021, la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable adeuda al Consejo Técnico de Aviación las facturas números 002000010000003634 del 02 de junio de 2020, 02000010000003635 del 02 de junio de 2020, 002000010000003636 del 02 de junio de 2020, 002000010000003637 del 02 de junio de 2020, 002000010000003638 del 02 de junio de 2020, 002000010000003639 del 02 de junio de 2020, 02000010000003900 del 03 de junio de 2020, 002000010000003932 del 03 de junio de 2020, y 002000010000004168 del 30 de junio de 2020, por un monto total de $18.039,96 (dieciocho mil treinta y nueve dólares americanos con 96/100), más intereses calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica.

Tercero: Que mediante certificación de las nueve horas treinta minutos del doce de enero de 2021, el señor Ronald Romero Méndez, jeje de la Unidad de Recursos Financieros, informó que la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable mantiene una garantía de cumplimiento en depósito por un monto de $150,885.98 (ciento cincuenta mil ochocientos ochenta y ocho dólares con 98/100).

Cuarto: Que, mediante escrito del 07 de septiembre 2020, el señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, solicitó lo siguiente:

> *"De igual forma tenemos conocimiento, que, en aras de establecer mecanismos de ayuda financiera a las empresas, existe la posibilidad de solicitar un ARREGLO DE PAGO con AERIS, dando inicio en enero de 2021, con un plazo de 6 meses para cancelar la totalidad de la suma adeudada.*
>
> *En ese sentido, de la forma más respetuosa, solicitamos que se proceda a acoger la presente solicitud de mi representada, para acceder al beneficio de ARREGLO DE PAGO indicado, ya que es nuestro deseo mantener nuestras obligaciones al día, más nos encontramos en*

presencia de un caso fortuito y fuerza mayor, que lamentablemente ha puesto a la empresa en una difícil situación financiera".

Quinto: Que las facturas adeudadas por la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, contenidas en la solicitud de arreglo de pago, suman un monto principal de $18.039,96 (dieciocho mil treinta y nueve dólares americanos con 96/100), más intereses calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica.

Sexto: Que compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, cédula jurídica número 3-012-470959, no cuenta con arreglo de pago en este momento.

Séptimo: Que mediante correo electrónico del 10 de marzo de 2021, la señora Karen Solórzano Barbosa, funcionaría del Proceso de Tesorería de la Unidad de Recursos Financieros, realizó propuesta financiera en relación con la morosidad que presenta la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable y su posible cancelación por medio de la ejecución de garantía de cumplimiento de dicha compañía, brindándole un plazo de dos días hábiles para referirse al mismo.

Consideraciones:

La compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable posee un certificado de explotación, razón por la cual, cuenta con una garantía de cumplimiento de conformidad con el decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", el cual, en su artículo 20, establece lo siguiente:

*"**Artículo 20.-Los concesionarios de un certificado de explotación se obligan a pagar con puntualidad los compromisos que adquieran con el Consejo Técnico de Aviación Civil, que se deriven de la operación aeronáutica y de conformidad con el Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias.***

Para asegurar tal cumplimiento los concesionarios deberán rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas frente al Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias.

La garantía podrá rendirse mediante el depósito de un bono de garantía del Instituto Nacional de Seguros o de uno de los Bancos del Sistema Bancario Nacional, bonos del Estado o de sus instituciones, cheques certificados o de gerencia de un banco del Sistema Bancario Nacional, certificados de depósito a plazo extendidos por el Sistema Bancario Nacional, dinero en efectivo mediante depósitos a la orden de un banco del mismo sistema, presentando la boleta respectiva ante el Consejo Técnico de Aviación Civil. Las garantías podrán además ser extendidas por otro Banco o Institución garante, cuando cuente con el aval de un Banco del Sistema Bancario Nacional o del Instituto de Seguros.

La garantía podrá ofrecerse en la moneda del país de origen de la Concesionaria, o bien en dólares estadounidenses, siempre que se trate de un Concesionario extranjero. Para calcular el monto de la garantía se utilizará el tipo de cambio interbancario vigente al cierre del día anterior a la presentación de la garantía. Los bonos se recibirán por su valor de mercado y deberán acompañarse de una estimación de la Bolsa Nacional de Valores.

No se reconocerán intereses por las garantías mantenidas en depósito, sin embargo, los que devenguen los títulos, hasta el momento que se ejecuten, si ese fuera el caso, pertenecen a su depositante.

El plazo de la garantía será de un año, renovable anualmente y equivalente al promedio de facturación de servicios de los dos meses anteriores a su otorgamiento.

En caso de tratarse de una nueva concesionaria se utilizará el promedio de otras concesionarias de servicios similares en su ramo para establecer el monto de la garantía a otorgar.

Con base en el parámetro señalado, la Dirección General de Aviación Civil comunicará a los concesionarios que posean un certificado de explotación al momento de la publicación del presente decreto, el monto de la garantía que deben rendir y a los que con posterioridad soliciten un certificado de explotación.

***Un atraso de dos meses en el pago de las obligaciones aseguradas con la garantía otorgada dará lugar a la ejecución de la misma debiendo la Concesionaria rendir una nueva garantía, so pena de cancelar el certificado de explotación**".*

(La negrita no es del original)

Ahora bien, según estado de cuenta del 24 de febrero de 2021, la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable adeuda al Consejo Técnico de Aviación las facturas números 002000010000003634 del 02 de junio de 2020, 02000010000003635 del 02 de junio de 2020, 002000010000003636 del 02 de junio de 2020, 002000010000003637 del 02 de junio de 2020, 002000010000003638 del 02 de junio de 2020, 002000010000003639 del 02 de junio de 2020, 02000010000003900 del 03 de junio de 2020, 002000010000003932 del 03 de junio de 2020, y 002000010000004168 del 30 de junio de 2020, por un monto total de $18.039,96 (dieciocho mil treinta y nueve dólares americanos con 96/100), más intereses calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica. Lo anterior, por operaciones aeronáuticas y no aeronáuticas efectuadas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaria en los meses de mayo y junio de 20201.

Por tal motivo, la compañía Aeris Holding Costa Rica Sociedad Anónima, gestor del Contrato de gestión interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, le realizó dos intimaciones de cobros correspondientes, mediante los oficios número FI-20-167 del 23 de julio de 2020 y GO-FI-20-179 del 11 de

agosto de 2020, sin embargo, la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable no ha honrado su deuda con la Administracion.

Por otra parte, mediante escrito del 07 de septiembre 2020, el señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, solicitó lo siguiente:

> *"De igual forma tenemos conocimiento, que, en aras de establecer mecanismos de ayuda financiera a las empresas, existe la posibilidad de solicitar un ARREGLO DE PAGO con AERIS, dando inicio en enero de 2021, con un plazo de 6 meses para cancelar la totalidad de la suma adeudada.*
>
> *En ese sentido, de la forma más respetuosa, solicitamos que se proceda a acoger la presente solicitud de mi representada, para acceder al beneficio de ARREGLO DE PAGO indicado, ya que es nuestro deseo mantener nuestras obligaciones al día, más nos encontramos en presencia de un caso fortuito y fuerza mayor, que lamentablemente ha puesto a la empresa en una difícil situación financiera".*

Así las cosas, si bien es cierto, mediante escrito del 07 de septiembre 2020, el señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, solicitó un arreglo de pago para honrar de deuda pendiente de cancelación, con fundamento en el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", lo que corresponde es ejecutar la garantía de cumplimiento.

Es por lo anteriormente descrito, la Unidad de Asesoría Jurídica considera que lo que aplica para el caso en estudio es la ejecución de la garantía de cumplimiento y no así un arreglo de pago.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil

Resuelve:

1) Rechazar el arreglo de pago solicitado por señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, por cuanto, con fundamento en el artículo 20 del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", lo que corresponde es ejecutar la garantía de cumplimiento.

2) Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a ejecutar la garantía correspondiente a la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, por un monto total de $18.039,96 (dieciocho mil treinta y nueve dólares americanos con 96/100), más intereses calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica. Asimismo, para que proceda a devolver al operador los saldos que resulten a su favor.

3) Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que proceda a notificar a la empresa Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable sobre la obligación de rendir una nueva garantía de cumplimiento.

4) Notifíquese al correo electrónico del señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aerovías de México Sociedad Anónima Capital Variable, por medio del correo electrónico garaya@viquezjara.com.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil