ACTA No. 32-2021

Acta de la sesión ordinaria No.32-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 28 de abril 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 de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno de la DGAC; Juan Mena Murillo, asesor administrativo del CETAC; Luis Fallas Acosta, asesor legal 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. 32-2021, la cual se adjunta como anexo No.1.

El señor Olman Elizondo Morales solicita que se incorporen en esta agenda, los siguientes asuntos:

- Plan operativo institucional correspondiente al 2022.
- Anteproyecto del presupuesto correspondiente al 2022.

- Oficio 06054, de la CGR, referente a la atención de la solicitud de prórroga para dar cumplimiento a la disposición 4.4 del informe N°DFOE-IFR-IF-10-2019.

Sobre el particular, SE ACUERDA: Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 32-2021, incluyendo los asuntos solicitados por el señor Olman Elizondo Morales.

AL SER LAS 17:13 PM INGRESA A LA SESIÓN, DE FORMA VIRTUAL, LA SEÑORA SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO; DIRECTORA DEL CONSEJO TÉCNICO.

II.- APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Primero. -Se conoce el acta de la sesión ordinaria No.30-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 21 de abril del 2021.

Segundo. -Se conoce el recurso de revisión interpuesto por el director William Rodríguez López, sobre el artículo quinto, de la sesión 30-2021.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que se realizó un análisis del fondo del tema, previo a una solución para poder manejar el acto administrativo. Por haber quedado en firme el acuerdo del artículo quinto, de la sesión 30-2021, no procede el recurso de revisión, al verificar que el oficio presentado del primer acuerdo

establece que lo determinado es elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación del certificado de explotación, según el RAC-SEA decreto ejecutivo N°38113 y el segundo punto del acuerdo es otorgar un permiso provisional de tres meses, mientras concluye el proceso de certificación y el punto tres se refiere a la autorización de tarifas. La empresa presenta tres paquetes tarifarios en los que detalla los costos de los servicios al pasajero. Se procede a revisar el RAC-SEA y los servicios que se consideran en el detalle brindado por la empresa están incluidos en el mismo y corresponde a habilitaciones que otorga el reglamento a los operadores de servicios en tierra.

En conclusión, lo que le compete al Consejo en cuanto a la habilitación como concesión está correcto, ya que simplemente se está remitiendo al RAC-SEA, por lo que el Consejo no está cometiendo ninguna irregularidad en cuanto a acoger la recomendación, porque la regulación sí habilita al operador para brindar los servicios mencionados. Un detalle importante es que los operadores reciben cursos sobre cuáles son las reglas en el acompañamiento y asistencia en los trámites de migración, lo que implica que las personas que brinden los servicios deben tener una adecuada capacitación e informarse en cuanto a la ejecución de dichos trámites. En conclusión, la asesoría jurídica considera que las recomendaciones están conforme lo que establece el ordenamiento jurídico y no se requieren modificaciones adicionales al acto administrativo, que para este caso no se podrían aplicar por estar en firme; sin embargo, por ser una elevación a audiencia pública, cualquier inconsistencia que se presente podría modificarse en la concesión del certificado de explotación.

El señor Gonzalo Coto Fernández consulta si ¿el hecho de que se aprueben las tarifas, según el detalle, implica una autorización explícita de ese servicio manteniendo lo que la empresa presentó?

El señor Mauricio Rodriguez Fallas comenta que efectivamente es así. Según la generalidad, la habilitación se está brindando dentro del ordenamiento jurídico y las tarifas, en el momento en que la Administración autoriza, está avalando que se presten esos servicios.

EL señor Luis Fallas Acosta manifiesta que se puede llegar a la conclusión de que son servicios autorizados dentro de un RAC, pero el cuestionamiento que él hizo fue en el caso específico de Liberia, en el sentido de si se había consultado al concesionario o si se estaba previendo que esa terminal está concesionada. En cuanto al Aeropuerto Juan Santamaría, cuando se firmó el Contrato de Gestión Interesada, se presentó una fuerte discusión, ya que existían intereses muy fuertes en cuanto a esos servicios, en el sentido de que si se cobra una tarifa tanto el Gestor como el Estado deben recibir una parte. Sin embargo, había un anexo en el CGI que establecía la posibilidad de que cuando se vencieran esos certificados el Gestor podía recomendar otra forma de atención. Recientemente se publicaron tarifas para que ellos pagaran por el uso de la infraestructura aeroportuaria en el AIJS. La consulta sobre si el concesionario y el Gestor tuvieron la oportunidad de opinar, es porque lo que se va a hacer es permitir lucrar a alguien en una infraestructura aeroportuaria que está concesionada (en el caso de Liberia) y otra donde hay un administrador (gestor) responsable.

El señor Fallas Acosta dice que coincide con lo expuesto por el señor Mauricio Rodríguez, que es un acuerdo firme y no se puede volver sobre los propios actos, pero considera que existe una oportunidad de aclararlo, agregándole que cuando se dice que "se otorga un permiso provisional", se aclare que debe compatibilizar con los contratos firmados con Coriport y Aeris.

El señor William Rodríguez López manifiesta que su preocupación es que se está abriendo una brecha de seguridad, pero si el concesionario y el gestor indican que no existe inconveniente, el Consejo se exime de responsabilidad.

El señor Juan Mena indica que se deben analizar las posiciones de la Administración y de la Asesoría Jurídica sobre los intereses de la administración pública, en la figura del CETAC y la DGAC.

El señor Fallas Acosta indica que él está visualizando un riesgo y lo está advirtiendo de la manera que se debe hacer, para minimizar el impacto.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que, sobre el fondo que plantea el señor Luis Fallas, no está de acuerdo, sin embargo, si está de acuerdo con la recomendación que propone; más que se sobreentiende que todo tipo de certificado que se otorgue debe respetar las obligaciones y derechos adquiridos en los contratos de concesión o de gestión. Esta es una oportunidad de mejora, por lo que se incorporará en la resolución final una recomendación en el sentido que señala el señor Luis Fallas.

Sobre el particular**, SE ACUERDA:**

1. Rechazar el recurso de revisión interpuesto por el director William Rodríguez López en virtud de que el acuerdo CETAC-AC-2021-0467 fue votado en firme y carece de recurso.
2. En virtud del planteamiento hecho por el director William Rodríguez López y por el señor Luis Fallas Acosta, en relación con las implicaciones que se pueden presentar con los contratos de ambos aeropuertos, se aclara que el permiso provisional otorgado, así como una eventual ampliación del certificado, tendrá que ser en concordancia con ambos contratos.
3. Aprobar el acta de la sesión ordinaria No.30-2021, celebrada el 21 de abril del 2021.

AL SER LAS 17:53 PM SE RETIRA DE LA SESIÓN EL SEÑOR LUIS FALLAS ACOSTA.

III.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

AL SER LAS 17:55 PM INGRESAN A LA SESIÓN, DE FORMA VIRTUAL, LAS SEÑORAS HAZEL CALDERÓN JIMÉNEZ Y MAGALY VARGAS HERNÁNDEZ; ASÍ COMO EL SEÑOR RONALD ROMERO MÉNDEZ, DE LA UNIDAD DE RECURSOS FINACIEROS.

AL SER LAS 17:55 PM INGRESAN A LA SESIÓN, DE FORMA VIRTUAL, LAS SEÑORAS VILMA LÓPEZ VÍQUEZ Y MARÍA VEGA ELIZONDO, DE PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL.

A- UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS Y PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL.

ARTÍCULO TERCERO

Primero. -La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-747-2021, del 22 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-UPI-OF-083-202, del 22 de abril del 2021, suscrito por las señoras Vilma López Víquez y María de los Ángeles Vega Elizondo, de la Unidad de Planificación, en el que remiten el Plan Operativo Institucional 2022.

La señora Vilma López comenta que el POI únicamente incluye los documentos de la MAPP y que este debe ser aprobado por el Consejo. Recalca que el PAO no requiere aprobación del Consejo, ya que este plan incluye las metas y objetivos que tiene cada unidad institucional.

Adicionalmente, comenta que, una vez que el POI es aprobado, se procede a realizar su ingreso en el sistema del MOPT.

El señor Gonzalo Coto Fernández indica que tiene una inquietud, ya que se entendía que el plan anual operativo lo aprobaba el Consejo, por lo que consulta ¿cuál disposición fue la que modificó que el PAO no se apruebe por parte del Consejo?

La señora López Viquez indica que hace algunos años el plan se separó, la parte operativa de la estratégica. Anteriormente se manejaba mediante las matrices de los programas uno, dos y tres, pero actualmente fue transformado a tres áreas y actividades, por ser un programa específico del MOPT, pero lo que se va a la Asamblea Legislativa es la matriz (MAPP), misma que se aprueba en el POI.

La señora María Vega Elizondo comenta que, por el momento, solo se cuenta con contenido presupuestario para atender el proyecto que se detalla en el POI.

La señora Sofía García Romero consulta ¿cómo responde este plan en la ejecución presupuestaria? y ¿cómo funcionaría actualmente o bien qué tan engorroso es el proceso al aplicar los cambios actuales?

La señora Vilma López indica que este procedimiento se sigue ejecutando y que las modificaciones estratégicas que se aplican responden a este plan, en el procedimiento se colocan las incidencias cada vez que se realiza un movimiento presupuestario, que se trabajan formularios a nivel de dependencia, mismos que son vinculantes entre la Unidad de Planificación Institucional y Presupuesto, para determinar el efecto y fundamentarlo correctamente.

La señora Magaly Vargas comenta que el sistema SPP, que se utiliza en el MOPT, solo permite formular mas no permite llevar la ejecución, por lo que la Unidad de Planificación Institucional lleva un registro interno. Comenta que, con los nuevos lineamientos del presupuesto nacional, en el mes de febrero solo se permite una reprogramación de planes estratégicos que no puede incidir en la afectación de objetivos.

La señora López Víquez indica que aun cuando no se contempla por parte de este sistema, la Institución lo controla a nivel interno, para efectos de calidad es en donde se analiza el cumplimiento y tiempos de ejecución y es parte de la recertificación en la parte de calidad.

El señor Gonzalo Coto Fernández comenta que, en concordancia con lo manifestado este es un plan operativo, que es responsabilidad de la Administración que se ejecute, y de acuerdo con lo indicado por la señora López Víquez no le corresponde al Consejo aprobarlo. Dicho lo anterior, brinda las siguientes observaciones para que la administración las considere:

1- La necesidad de verificar las metas operativas que podrían no aportar valor.
2- La necesidad de alinear las metas con la evaluación del desempeño.

Segundo. -La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-777-2021, del 27 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-OF-047-2021, del 27 de abril del 2021, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, en el que remite el presupuesto institucional del 2022.

La señora Magaly Vargas Hernández presenta ante este Consejo las modificaciones realizadas en el proyecto de presupuesto correspondiente al 2022. Comenta que de las sugerencias brindadas por el señor William Rodríguez López se tomaron varias en cuenta, ya que existen partidas sensibles que se requieren para el gasto operativo de la Institución y no se pueden ajustar esas partidas.

El señor Gonzalo Coto comenta que consideró las recomendaciones brindadas por el señor William Rodríguez López y que, tomando en cuenta que el presupuesto es responsabilidad de la Administración, no de este Consejo, en su ejecución se tengan los argumentos contundentes para defenderlo en la Asamblea Legislativa.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que en este asunto el problema se va a generar a futuro, cuando no se cuente con los recursos para desarrollar proyectos en los aeropuertos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

1- Aprobar el Plan Operativo Institucional (POI) correspondiente al año 2022, presentado mediante los oficios DGAC-DG-OF-747-2021, de la Dirección General y DGAC-UPI-OF-083-2021, de la Unidad de Planificación.

2- Aprobar el anteproyecto presupuestario del 2022, presentado por medio de los oficios DGAC-DG-OF-777-2021, de la Dirección General y DGAC-DFA-OF-047-2021, de la Unidad de Recursos Financieros.

ACUERDO FIRME.

AL SER LAS 18:38 PM SE RETIRAN DE LA SESIÓN LAS SEÑORAS HAZEL CALDERÓN JIMÉNEZ Y MAGALY VARGAS HERNÁNDEZ; ASÍ COMO EL SEÑOR RONALD ROMERO MÉNDEZ.

AL SER LAS 18:38 PM SE RETIRAN DE LA SESIÓN LAS SEÑORAS VILMA LÓPEZ VÍQUEZ Y MARÍA VEGA ELIZONDO.

AL SER LAS 18:41 PM SE RETIRA DE LA SESIÓN LA SEÑORA SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO.

AL SER LAS 18:43 PM SE REINCORPORA A LA SESIÓN LA SEÑORA SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO.

A- ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-682-2021, del 15 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la

Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0441-2021, del 15 de abril 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 por la solicitud de la empresa Air Canadá, cédula jurídica número 3-012-356728, representada por el señor Tomás Nassar Pérez para suspender temporalmente los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas Toronto, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, así como Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Montreal, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que este caso corresponde a un asunto rutinario, se verificó la existencia de un criterio positivo y la recomendación por parte de Transporte Aéreo recomendando la suspensión. Adicionalmente, comenta que la Unidad de Asesoría Jurídica verificó el cumplimiento de las obligaciones con la CCSS y con la institución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0682-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0441-2021, 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, al cual se le asigna el número 52-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 52-2021 que resuelve:

1) Conocer y dar por recibidos los escritos VU 0052-2021-E, VU 0093-2021-E, VU 0250-2021-E, VU 0256-2021-E, VU 0258-2021-E y VU 0276-2021-E, mediante los cuales la empresa Air Canadá informó la suspensión temporal de sus vuelos regulares en las rutas y fechas que se detallan:

Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, del 24 de enero al 30 de abril de 2021, excepto el 07 de febrero de 2021.

Montreal, Canadá-Liberia, Costa Rica y viceversa, del 23 de enero al 30 de abril de 2021.

Toronto, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa, del 07 de febrero al 30 de abril de 2021, excepto el 06 de febrero de 2021.

Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa, del 16 de enero al 30 de abril de 2021.

Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. Los efectos retroactivos del presente acto administrativo se fundamentan en el artículo 142 de la Ley General de la Administración Pública, el dictamen número C-189-2012, del 06 de agosto del 2012, emitido por la Procuraduría General de la República y la emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

2) Solicitar a la empresa Air Canadá que, de previo a reiniciar la operación en las rutas señaladas, deberá presentar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con la debida antelación, los itinerarios respectivos, según la normativa y directrices vigentes.

3) Notificar al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la empresa Air Canadá, al correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-680-2021, del 15 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0442-2021, del 15 de abril 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 sobre la solicitud para obtener el certificado de explotación por parte de la empresa ABX AIR INC, cédula de persona jurídica número tres -cero doce- doscientos noventa y un mil cincuenta y siete, representada por el señor Tomas Federico Nassar Pérez, para brindar servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo en la modalidad de vuelos no regulares, con derechos de hasta quinta libertad del aire, en las siguientes rutas: Cincinnati, Estados Unidos-Miami, Estados Unidos-Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Miami, Estados Unidos-Cincinnati, Estados Unidos (CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG) y Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA-SJO-MIA).

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que esta es una solicitud de certificado de explotación para brindar los servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo, en la modalidad de vuelos no regulares, con derechos de hasta quinta libertad del aire. Este asunto pasó por el proceso de audiencia pública, misma que se celebró el 19 de marzo del año en curso y no se presentaron oposiciones y la empresa cumple con todos los requerimientos legales y técnicos, razón por la cual se emite la recomendación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-680-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0444-2021, 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, al cual se le asigna el número 53-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 53-2021 que resuelve:

Otorgar a la empresa ABX AIR INC, cédula de persona jurídica número tres -cero doce- doscientos noventa y un mil cincuenta y siete, representada por el señor Tomás Federico Nassar Pérez, un certificado de explotación para ofrecer sus servicios bajo los siguientes términos:

Tipo de servicios: Servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo en la modalidad de vuelos no regulares.

Rutas: Cincinnati, Estados Unidos-Miami, Estados Unidos-Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Miami, Estados Unidos-Cincinnati, Estados Unidos (CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG) y Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA-SJO-MIA).

Derechos de tráfico: Hasta quinta libertad del aire.

Aeropuerto: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Costa Rica.

Equipo: B767-300 y B767-200s o cualquier otra debidamente incorporada en las especificaciones técnicas.

Tarifas: Las tarifas con que opere la empresa deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 162 al 164 de la Ley General de Aviación Civil.

Vigencia: Otorgar el certificado de explotación con una vigencia de cinco años, contados a partir de su expedición.

Consideraciones técnicas: La empresa deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar, en forma segura y adecuada, las operaciones del servicio aprobado.

Cumplimiento de las leyes: La concesionaria se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150, de fecha 14 de mayo de 1973, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La concesionaria deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además deberá rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por el Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el decreto ejecutivo número 23008-MOPT, del 07 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54, de fecha 17 de marzo de 1994, y el decreto ejecutivo número 37972-MOPT "Reglamento para el Otorgamiento de Certificados de Explotación", publicado en La Gaceta número 205, de fecha 24 de octubre del 2013.

Asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros. Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Notificar al señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo con límite de suma de la empresa ABX AIR INC, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com

Publíquese e inscríbase en el Registro Aeronáutico y remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0672-2021, del 14 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la

Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0438-2021, del 14 de abril del 2021, suscrito por el señor Alexander Vega Arce, asesor jurídico y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe sobre la solicitud de renovación del permiso de uso en precario del hangar número 22 ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 228 metros cuadrados, requerido por la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-015230, representada por el señor Agustín Monge Puig, portador de la cédula de identidad número 1-0546-0711.

El señor Mauricio Rodriguez Fallas indica que la empresa tiene un contrato que mantiene en renovación cada cinco años, ha cumplido fielmente con sus obligaciones con la administración y con la seguridad social. También menciona que el Departamento de Aeropuertos emitió un criterio positivo ante esta solicitud.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0672-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0438-2021, 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, al cual se le asigna el número 54-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 54-2021 que resuelve:

1) Otorgar a la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-015230, representada por el señor Agustín Monge Puig, portador de la cédula de identidad número 1-0546-0711, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, la renovación del permiso de uso en precario del hangar número 22 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 228 metros cuadrados, cuya vigencia será de 05 (cinco) años a partir de su aprobación, de acuerdo con la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos mediante el oficio número DGAC-DA-OF-087-2021, del 10 de marzo del 2021, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-ALM.

2) Notifíquese a la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, representada por el señor Agustín Monge Puig, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, por medio del correo electrónico gpzuniga@abogados.or.cr. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos. ACUERDO FIRME.

AL SER LAS 18:55 PM INGRESAN A LA SESIÓN, DE FORMA VIRTUAL, LA SEÑORA SYLVIA JIMÉNEZ CASCANTE Y EL SEÑOR DANIEL CALDERÓN MATA, DE LA UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA.

AL SER LAS 19:15 PM SE RETIRA DE LA SESIÓN EL SEÑOR OLMAN ELIZONDO MORALES, POR LO QUE EL SEÑOR WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ ASUME LA CONDUCCIÓN DE LA SESIÓN, EN SU CONDICIÓN DE VICEPRESIDENTE.

AL SER LAS 19:20 PM SE RETIRA DE LA SESIÓN LA SEÑORA SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO.

ARTÍCULO SÉTIMO

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
cetac
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 32-2021

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-701-2021, del 19 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0445-2021, del 15 de abril 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 de la liquidación derivada de la rescisión contractual del procedimiento derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN".

El señor Daniel Calderón Mata informa que se analizaron los documentos presentados por el Consorcio Maderotec para determinar el importe, en caso de que fuere justificable el pago del monto indicado por parte de la misma. Una vez analizado el tema, se contemplan tres puntos que la empresa identifica:

1- La causal invocada que corresponde a la rescisión contractual por motivo de fuerza mayor. Se determinó que no es de recibo que la empresa determine esa causal de fuerza mayor, ya que el origen de la rescisión contractual es la afectación que ha tenido la institución por el COVID-19.

2- El cobro de un importe extra por diseños y anteproyecto. En este sentido se determina que la empresa no debe cobrar estos rubros debido a que la institución le pagó lo correspondiente al anteproyecto y al diseño, según lo pactado en el cartel. La empresa aduce que existe un sobre costo por una serie de solicitudes de incorporación al proyecto, por lo cual comenta que si bien es cierto el CETAC solicitó varias mejoras; estas se presentaron en la etapa procesal oportuna que fue en el anteproyecto, y así se establece en el cartel de licitación.

3- El Consorcio Maderotec cobra lucro cesante, lo que se define como la utilidad no percibida. En este sentido, al presentarse un panorama de rescisión contractual por fuerza mayor, no hay cabida para asumir el pago por lucro cesante. Una vez que se solicita a la empresa la aclaración sobre este punto, alegan que en el SICOP agregaron otro desglose de costo y la ley establece que no se puede variar la estructura de costo, por lo que se verificó y difieren los rubros de otros, alquileres y equipos, mismos que no puede considerarse como utilidad debido a que forman parte de los costos indirectos y están establecidos como tal.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas se refiere al criterio legal y comenta que el lucro cesante no debe pagarse debido a que se indica que el origen es por fuerza mayor. Sin embargo, se desarrolló el concepto desde el punto de vista de la normativa vigente y cita textualmente el artículo 11 de la "Ley de Contratación Administrativa", ya que es el fundamento legal que se utilizó para rescindir este contrato debido a que el COVID-19 obligó a la Administración a tomar la decisión ante esta situación.

"ARTICULO 11.-

Derecho de rescisión y resolución unilateral. Unilateralmente, la Administración podrá rescindir o resolver, según corresponda, sus relaciones contractuales, por motivo de incumplimiento, por causa de fuerza mayor, caso fortuito o cuando así convenga al interés público, todo con apego al debido proceso. Cuando se ponga término al contrato, por causas que no se le imputen al contratista, la Administración deberá liquidarle la parte que haya sido efectivamente ejecutada y resarcirle los daños y perjuicios ocasionados. En los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor, se liquidará en forma exclusiva la parte efectivamente ejecutada y los gastos

en que haya incurrido razonablemente el contratista en previsión de la ejecución total del contrato. La Administración podrá reconocer, en sede administrativa, los extremos indicados en los incisos anteriores. Para hacer efectiva la resolución deberá contar con la aprobación de la Contraloría General de la República."

El señor Rodríguez Fallas cita además el Art 214 del "Reglamento de la Ley de Contratación Administrativa", mismo que brinda una pauta con certeza que resuelve conforme derecho.

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

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

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

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

Con fundamento en estas dos normas, la conclusión es que no se debe cancelar el lucro cesante.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-701-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0445-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 05, al cual se le asigna el número 55-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 55-2021 que resuelve:

1) No procede el cobro por concepto de modificación del costo de la obra para efectos de anteproyecto, diseño, planos y otras especificaciones, por la suma de ₡92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones), por cuanto, según el criterio emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, los trabajos realizados en el anteproyecto y diseño fueron conforme y en apego a lo establecido en el contrato de licitación y pliego de condiciones, y fueron pagados en su totalidad.

2) No procede el cobro por concepto de lucro cesante (utilidad del proyecto constructivo), por la suma de ₡227.777.550 (doscientos veintisiete millones setecientos setenta y siete mil quinientos cincuenta colones), en razón de que el artículo 214 del Reglamento de la Ley de Contratación Administrativa dispone que, en caso fortuito o fuerza mayor, se tiene que liquidar la parte efectivamente ejecutada y los gastos que tuvo la contratista, en previsión de la ejecución total del contrato, es decir los gastos que tuvo cuando todo iba normalmente y debía ejecutar la obra, siempre que esté debidamente comprobado.

Y únicamente habilita a la Administración a reconocer al contratista cualquier daño o perjuicio que la terminación del contrato le causare, previa invocación y comprobación, cuando la rescisión contractual se origine por motivos de interés público.

3) Notifíquese ACUERDO FIRME.

AL SER LAS 19:27 PM SE RETIRAN DE LA SESIÓN LA SEÑORA SYLVIA JIMÉNEZ Y EL SEÑOR DANIEL CALDERÓN MATA.

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-716-2021, del 16 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0470-2021, del 20 de abril 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 para la elevación a audiencia pública de la solicitud de certificado de explotación presentada por la empresa Aensa Academia de Enseñanza Aeronáutica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno- ochocientos cinco mil doscientos cincuenta y nueve, representada por el señor Federico Laurencich Castro, cédula de identidad número uno-cero setecientos sesenta y nueve -cero quinientos quince, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar servicios de escuela de enseñanza aeronáutica, en la modalidad de instrucción teórica y práctica para pilotos de ala rotativa, ala fija y RPAS, despacho aéreo y cursos regulatorios teóricos y prácticos.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que los criterios técnicos presentados son positivos, en ambos sentidos, uno que se eleve a audiencia pública y otro otorgando el permiso provisional.

El señor Daniel Araya Barquero consulta si esta escuela ya tenía un certificado o si el certificado se había cancelado en algún momento.

El señor Rodríguez Fallas indica que esta empresa estuvo operando durante muchos años como escuela de enseñanza, sin embargo, a finales del 2020 se les venció la personaría jurídica, razón por la cual la empresa solicitó la cancelación del certificado e iniciaron de cero todo el proceso de certificación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-716-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0470-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica;

"1) De conformidad al artículo 145 de la Ley General de Aviación Civil, elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación presentada por la empresa Aensa Academia de Enseñanza Aeronáutica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno- ochocientos cinco mil doscientos cincuenta y nueve, representada por el señor Federico Laurencich Castro, presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, para brindar servicios de escuela de enseñanza aeronáutica en la modalidad de instrucción teórica y práctica para pilotos en equipos de ala rotativa, ala fija y RPAS, despacho aéreo y cursos regulatorios teóricos y prácticos, de conformidad con las habilitaciones y especificaciones de operación.

2) De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-069-2021, del 14 de abril de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la empresa Aensa Academia de Enseñanza Aeronáutica Sociedad Anónima el registro de las tarifas, las cuales se establecen en dólares, moneda en curso legal de los Estados Unidos, según el siguiente detalle:

ESTRUCTURA TARIFARIA DE CURSOS TEÓRICOS

Curso	Duración del curso (en horas)	Rango de tarifas en dólares (USD)
Piloto privado – avión	168	$1,530.00 hasta $1,912,50
Piloto comercial– avión	116	$1,085.00 hasta $1,356,25
Piloto privado– helicóptero	156	$1,850.00 hasta $2,312,50
Piloto comercial– helicóptero	81	$810.00 hasta $1012,50
Habilitaciones por instrumentos	74	$815.00 hasta $1018,75
Formación de instructores	44	$660.00 hasta $825,00
Habilitación de multimotores terrestres	10	$400.00 hasta $500,00
Operaciones de encargado de vuelo	280	$2,400.00 hasta $3000,00
Mercancías peligrosas	96	$960.00 hasta $1,200
Recurrente de mercancías peligrosas	48	$480.00 hasta $600,00

ESTRUCTURA TARIFARIA DE CURSOS TEÓRICOS Y PRÁCTICOS

Curso	Duración del curso (en horas)	Rango de tarifas en dólares (USD)
Piloto RPAS – ala rotativa	55	$520.00 hasta $650,00
Piloto RPAS – ala fija	55	$1,090.00 hasta $1362,50
Instrucción teórica y práctica para cursos regulatorios	287	$8,610.00 hasta $10762,50

Regulaciones:

1. Las tarifas señaladas no incluyen al impuesto del valor agregado (IVA).
2. Podrá haber tarifas promocionales cuando la compañía así lo establezca.
3. Se permite cambio de fecha y hora con más de tres (5) días de anticipación respecto a la fecha de inicio del curso, sin recargo administrativo alguno.
4. Se permiten cancelaciones con menos de tres (3) días de anticipación respecto a la fecha de inicio del curso, con recargo del 25% del valor de este.
5. Las devoluciones de dinero se realizarán con el mismo modo de pago en que se realizó y el tiempo de devolución será de acuerdo con el banco emisor.

ESTRUCTURA TARIFARIA DE ALA FIJA

Tipo de equipo	Condición	Rango de tarifa por hora en dólares (USD) dependiendo de la condición
AVION PIPER CHEROKEE PA-28-180 y PA-28-161	Precio descontado por venta de paquetes de 20 horas (volumen), no incluyen despegues y aterrizajes. Vuelos por regla de vuelo visual (VFR)	$171,00 hasta $216,00
	Precio Normal incluye 01 despegue y 01 aterrizajes. Vuelos por regla de vuelo visual (VFR)	
	Precio descontado por venta de paquetes de 20 horas (volumen) no incluyen despegues y aterrizajes. Reglas de vuelo por instrumentos (IFR)	
	Precio normal incluyen 01 despegue y 01 aterrizajes. Reglas de vuelo por instrumentos (IFR)	

Regulaciones:

1. El vuelo puede ser pagado en su totalidad antes de su salida o después de realizado.
2. Las tarifas señaladas no incluyen el impuesto al valor agregado (IVA).
3. Podrá haber tarifas promocionales cuando la compañía así lo establezca.
4. El vuelo está sujeto a condiciones meteorológicas. Se reprogramará o reembolsará la totalidad en caso de cancelación.
5. Se permite cambio de fecha y hora con notificación de más de tres (3) días de anticipado respecto a la fecha de vuelo, sin recargo administrativo alguno.
6. Se permiten cancelaciones con notificación de menos de tres (3) días de anticipación respecto a la fecha de vuelo, con recargo del 25% del valor del vuelo.
7. El remanente del porcentaje podrá ser utilizado en otra programación, ya que no hay reembolsos de dinero.

ESTRUCTURA TARIFARIA ALA ROTATIVA

Tipo de equipo	Condiciones	Rango de tarifas por hora en dólares (USD)
Helicóptero Robinson 44 II	Precio descontado por venta de paquetes de 20 horas (volumen) no	$500,00 hasta $720,00

	incluye despegues y aterrizajes Precio normal incluyen 01 despegue y 01 aterrizajes.	
Helicóptero Robinson 66	Precio descontado por venta de paquetes de 20 horas (volumen) no incluye despegues y aterrizajes. Precio normal incluye 01 despegue y 01 aterrizajes.	$1150,00 hasta $1500,00

Regulaciones:

1. El vuelo puede ser pagado en su totalidad antes de su salida o después de realizado.
2. La tarifa señalada no incluye el impuesto al valor agregado (IVA).
3. Podrá haber tarifas promocionales cuando la compañía así lo establezca.
4. El vuelo está sujeto a condiciones meteorológicas. Se reprogramará o reembolsará la totalidad en caso de cancelación.
5. Se permite cambio de fecha y hora con notificación de más de tres (3) días de anticipación respecto a la fecha de vuelo, sin recargo administrativo alguno.
6. Se permiten cancelaciones con notificación de menos de tres (3) días de anticipación respecto a la fecha de vuelo, con recargo del 25% del valor del vuelo.
7. El remanente del porcentaje podrá ser utilizado en otra programación, ya que no se reembolsará el dinero.

3) De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, en tanto se concluyen los trámites de la solicitud de certificado de explotación, se otorga a la empresa Aensa Academia de Enseñanza Aeronáutica Sociedad Anónima un primer permiso provisional de operación por un período de tres meses, a partir de su notificación.

4) Se adjunta el texto de aviso de audiencia pública para su respectiva publicación en el diario oficial La Gaceta.

5) Notificar al señor Federico Laurencich Castro, apoderado generalísimo de la empresa Aensa Academia de Enseñanza Aeronáutica Sociedad Anónima, por medio del correo electrónico acampos@aensacr.com, teléfono celular número 8871-9819, fax número 2220-2527". ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-695-2021, del 19 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0451-2021, del 19 de abril 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 sobre la solicitud presentada por la empresa Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, representada por el señor Tomás Federico Nassar Pérez, para la suspensión de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 12 de abril de 2021 y hasta el 12 de abril 2022, inclusive.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-695-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0451-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 06, al cual se le asigna el número 56-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 56-2021 que resuelve:

1) Conocer y dar por recibido el escrito número VU-0684-2021E, del 15 de marzo de 2021, mediante el cual el señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la empresa Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, informó la suspensión de sus vuelos regulares en la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, según siguiente detalle:

Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectivo a partir del 12 de abril de 2021 y hasta el 12 de abril 2022, inclusive.

Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. Los efectos retroactivos del presente acto administrativo se fundamentan en el artículo 142 de la Ley General de la Administración Pública, el dictamen número C-189-2012, del 06 de agosto del 2012, emitido por la Procuraduría General de la República y la emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía podrá solicitar una prórroga cumpliendo con los debidos requisitos establecidos para tal fin.

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

3) Notificar al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la empresa Delta Airlines, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-696-2021, del 19 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0452-2021, del 19 de abril 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 sobre la solicitud renovación al certificado de explotación de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, cedula jurídica número 3-101-529994, representada

por el señor Alejandro Gutiérrez Oraá, para brindar los servicios de asistencia técnica en tierra, con habilitación en servicio de seguridad, en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que se verificó el cumplimiento de los requisitos establecidos y todo se encuentra conforme a derecho.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-696-2021, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0452-2021, de la Unidad de la Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No. 07, al cual se le asigna el número 57-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 57-2021 que resuelve:

1. Otorgar a la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, cedula jurídica 3-101-529994, representada por el señor Alejandro Gutiérrez Oraá, la renovación del certificado de explotación, bajo los siguientes términos:

Tipo de servicio: Servicios de asistencia en tierra, con habilitación en servicios de seguridad, en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Vigencia: De conformidad con el artículo 144 de la Ley General de Aviación Civil, otorgar la renovación al certificado de explotación hasta por 15 años, contados a partir de la comunicación de su aprobación.

Base de operaciones: Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Consideraciones técnicas: La empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

Cumplimiento de las leyes: La concesionaria se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150, del 14 de mayo de 1973, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La concesionaria deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por el Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el decreto ejecutivo número 23008-MOPT, publicado en La Gaceta número 54, del 17 de marzo de 1994, y el decreto ejecutivo número 37972-MOPT, denominado "Reglamento para el Otorgamiento de Certificados de Explotación", publicado en La Gaceta número 205, del 24 de octubre de 2013.

Asimismo, la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Finalmente, se le advierte a la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con el Gestor Interesado cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

2. Notifíquese el presente acuerdo a los señores Alejandro Gutiérrez Oraa y Karolina Segura Brenes, apoderados de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, por medio de los correos electrónicos a.gutierrez@grupoago.com y Karolina.segura@grupoago.com. Inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense y publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de AVSEC FAL, Operaciones Aeronáuticas y Transporte Aéreo. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-724-2021, del 21 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0436, 2021, del 21 de abril del 2021, suscrito por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remite el análisis sobre la garantía de cauciones y su vigencia, proyecto de Reglamento para la rendición de cauciones de los funcionarios del Consejo Técnico de Aviación Civil y Dirección General de Aviación Civil.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que hace unos meses se aprobó el reglamento de cauciones, el cual fue devuelto por la oficina de Leyes y Decretos de la Presidencia de la República con dos observaciones puntuales, las cuales se detallan a continuación:

Primero. – El reglamento del MOPT señala que la caución es únicamente por medio de un seguro, sin embargo, en el institucional se contempla una letra de cambio, por lo que indican que según el criterio de la Contraloría General de la República no se debe utilizar la letra de cambio y que en caso de que se utilice debe existir un estudio de impacto en cuanto a la utilización de la misma, debido a que esta se considera una garantía de segundo nivel.

Segundo. – En el artículo 7 del proyecto se señala que la garantía de cumplimiento debe rendirse por todo el periodo de vigencia de la relación laboral y hasta que prescriba la responsabilidad civil o un órgano director que esté abierto por alguna razón ya se eliminaron, a lo que el MOPT indica que debe reflejarse ya que está establecido por ley.

Se consultó con el Departamento Administrativo Financiero referente la existencia de un estudio sobre la letra de cambio como garantía de caución, a lo que indicó que no existe un estudio referente al asunto, que se tomó

en consideración únicamente porque parecía más factible para algunos funcionarios que no ganaban mucho no tener que pagar un seguro y ratifican la posición de que es una garantía de segundo nivel, que no la recomiendan y que en caso de utilizarla debe existir un estudio, por este motivo se solicita que del proyecto se elimine la posibilidad de que se maneje por letra de cambio y que se contemple que se aplique mediante una póliza.

El señor Rodríguez Fallas se refiere al segundo punto e indica que la ley 8131 señala que la garantía de cumplimiento debe rendirse por todo el periodo de vigencia de la relación laboral y hasta que concluyan órganos directores abiertos por responsabilidad civil y hasta que prescriba la responsabilidad civil de acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico. Literalmente el artículo 7 quedó de la siguiente manera:

"*Artículo 7°- **Del plazo de las garantías.** Las garantías ofrecidas por las personas funcionarias públicas que laboran para esta Institución y que se encuentran obligadas a rendirla conforme a los términos del presente reglamento, deberán mantenerse vigentes mientras ocupen sus cargos, así como por el lapso de prescripción de la responsabilidad civil y/o mientras se encuentre pendiente un procedimiento administrativo por daños y perjuicios.*"

El señor William Rodríguez López solicita una explicación más amplia sobre el punto que indica que deberán mantenerse vigentes mientras ocupen sus cargos, así como por el lapso de prescripción de la responsabilidad civil, ¿en el caso de los miembros del Consejo a qué lapso se refiere?

El señor Rodríguez Fallas indica que, en el caso de los miembros del Consejo Técnico, se interpretaría que el plazo es durante los cuatro años que están nombrados como directores del Consejo. Si cuando abandonan el cargo tiene un procedimiento de responsabilidad civil, deberán de tener esa garantía vigente hasta que termine ese procedimiento. Además, los funcionarios públicos, de acuerdo con la ley 71 de la ley orgánica de la CGR, son responsables civilmente hasta por 5 años después de abandonado el cargo. Cita el artículo 120 de la ley 8131, mismo que textualmente indica lo siguiente:

"Artículo 120.- Plazo de las garantías. Las garantías que rindan los funcionarios públicos deberán mantenerse por el lapso de prescripción de la responsabilidad civil o mientras se encuentre pendiente un procedimiento administrativo por daños y perjuicios. La falta de presentación de la garantía será causal para el cese en el cargo sin responsabilidad patronal."

El señor Gonzalo Coto Fernández solicita que se revisen esos alcances, ya que la sanción es el cese del cargo, por lo que la sanción no se podría ejecutar si la persona no está en el cargo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dejar en estudio para que la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil aclare los alcances planteados por el señor Gonzalo Coto Fernández. ACUERDO FIRME.

IV.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

EL señor Gonzalo Coto Fernández comenta que el feriado del primero de mayo se traslada para el lunes 03 de mayo del año en curso, por lo que se entiende que no habrá sesión para ese día.

El señor Álvaro Vargas Segura se refiere al comentario y confirma lo indicado por el señor Coto Fernández.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Tomar nota de lo manifestado por el director Gonzalo Coto Fernández.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

Se conoce Oficio 06054, referente a la atención de la solicitud de prórroga para dar cumplimiento a la disposición 4.4 del informe N°DFOE-IFR-IF-10-2019, en el que definen como fecha limite el 07 de mayo del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el oficio 06054, de la Contraloría General de la República.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON CUARENTA Y OCHO MINUTOS.

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRIGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 32-2021

Anexo N° 1

Lugar: Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha: 28 de abril 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. 30-2021

III.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A– RECURSOS FINANCIEROS

A1- Anteproyecto presupuestario 2022.

B- PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL

B1- Informe plan operativo institucional 2022.

C -ASESORÍA JURÍDICA

C1- Solicitud de la empresa Air Canadá, para suspensión temporal de rutas operadas.

C2- Solicitud de la empresa ABX AIR INC, del certificado de explotación, para brindar servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo, en la modalidad de vuelos no regulares, con derechos de hasta quinta libertad del aire.

C3- Solicitud de la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, para la renovación del permiso de uso en precario del hangar número 22 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

C4- Liquidación precedente de la rescisión contractual del procedimiento derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN".

C5- Solicitud de la empresa Aensa Academia de Enseñanza Aeronáutica Sociedad Anónima, para la elevación a audiencia pública solicitud de certificado de explotación y permiso provisional.

C6- Solicitud de la empresa Delta Airlines Inc, para la suspensión temporal ruta MSP-LIR-MSP.

C7- Solicitud de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, para la renovación al certificado de explotación, para brindar los servicios de asistencia técnica en tierra con habilitación en servicio de seguridad en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

C8- Análisis garantía de cauciones y su vigencia, proyecto de Reglamento para la rendición de cauciones de los funcionarios del Consejo Técnico de Aviación Civil y Dirección General de Aviación Civil.

IV.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

V.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 32-2021

Anexo N° 2

No 52-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:46 horas del 28 de abril del dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de la empresa Air Canadá, cédula jurídica número 3-012-356728, representada por el señor Tomás Nassar Pérez, para suspender temporalmente los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas: Toronto, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Montreal, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa.

Resultandos:

Primero: Que la empresa Air Canadá cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 55-2009 del 22 de julio del 2009, con una vigencia hasta el 22 de julio del 2024, el cual le permite brindar los servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, carga y correo, en las siguientes rutas:

- Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa
- Montreal, Canadá-Liberia, Costa Rica y viceversa
- Toronto, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa
- Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa

Segundo: Que mediante resolución número 30-2020 del 19 de febrero del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la empresa Air Canadá la suspensión temporal de las rutas: Montreal, Canadá-Liberia, Costa Rica, efectiva a partir del 27 de abril y hasta el 01 de noviembre del 2020, y Montreal, Canadá-San José, Costa Rica, efectiva a partir del 01 de mayo y hasta el 01 de noviembre del 2020.

Tercero: Que mediante resolución número 64-2020 del 20 de abril del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la empresa Air Canadá suspender temporalmente los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo en las rutas: Toronto, Canadá-San José-Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de abril y hasta el 30 de abril del 2020; Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 26 de marzo y hasta el 29 de abril del 2020, Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 24 de marzo al 30 de abril del 2020, y Montreal, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 26 de marzo al 29 de abril del 2020; debido a las medidas de restricción migratoria establecidas por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

Cuarto: Que mediante resolución número 102-2020 del 25 de mayo del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la empresa Air Canadá a suspender temporalmente los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo en las rutas: Toronto, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de mayo al 27 de junio del 2020 y Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 30 de abril al 30 de junio del 2020, debido a las medidas de restricción migratoria establecidas por la situación de emergencia de salud ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

Quinto: Que mediante resolución número 132-2020 del 15 de julio del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la empresa Air Canadá a suspender temporalmente los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo en las rutas Toronto, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de julio y hasta el 31 de agosto del 2020.

Sexto: Que mediante resolución número 180-2020 del 07 de octubre del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la empresa Air Canadá a suspender temporalmente los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo de las rutas: en las rutas: Toronto, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 01 de setiembre y hasta el 31 de octubre del 2020.

Séptimo: Que mediante resolución número 221-2020 del 16 de diciembre del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó: Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2521-2020E del 27 de octubre del 2020, mediante el cual el señor Tomás Nassar Perez, en calidad de apoderado generalísimo de la empresa Air Canadá, cédula jurídica número 3-012-356728, informó la continuidad de la suspensión de sus vuelos regulares en las rutas: Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y regreso y Montreal, Canadá-Liberia, Costa Rica y regreso, efectiva a partir del 02 de noviembre y el 30 de noviembre del 2020.

Octavo: Que mediante los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única que se detallan a continuación, el señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la empresa Air Canadá, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, la suspensión temporal de los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas: VU 0052-2021-E -San José-Montreal (YUL-SJO-YUL), del 16 de enero al 31 de enero del 2021; VU 0093-2021-E Montreal-San José-Montreal (YUL-SJO-YUL), del 01 al 28 de febrero de 2021; VU 0256-2021-E Montreal-Liberia-Montreal (YUL-LIR-YUL), del 04 de febrero al 30 de abril del 2021; VU 0258-2021-E Toronto-San José-Toronto (YYZ-SJO-YYZ) del 08 de febrero al 30 de abril de 2021, y VU 0276-2021-E Montreal-San José-Montreal (YUL-SJO-YUL) y Toronto-Liberia-Toronto (YYZ-LIR-YYZ), del 08 de febrero al 30 de abril del 2021.

Noveno. Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-034-2021 del 02 de marzo del 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"Conocer y dar por recibido los escritos VU 0052-2021-E, VU 0093-2021-E, VU 0250-2021-E, VU 0256-2021-E, VU 0258-2021-E y VU 0276-2021-E, donde la compañía AIR CANADA, informa la suspensión temporal de sus vuelos regulares en las rutas y fechas que se detallan:*
>
> *Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y v.v., del 24 de enero al 30 de abril, 2021, excepto el 07 de febrero del 2021*
>
> *Montreal, Canadá-Liberia, Costa Rica y vv, del 23 de enero al 30 de abril, 2021.*

Toronto, Canadá–San José, Costa Rica y v.v., del 07 de febrero al 30 de abril, 2021, excepto el 06 de febrero del 2021.

Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y vv., del 16 de enero al 30 de abril, 2021.

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

Décimo: Que mediante constancia de no saldo número 129-2021 del 08 de abril del 2021, válida hasta el 07 de mayo del 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que Air Canadá, cédula jurídica número 3-012-356728, se encuentra al día con sus obligaciones.

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la empresa Air Canadá, para suspender temporalmente los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, en las rutas: Toronto, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Montreal, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa.

Dichas suspensiones se gestionaron según detalle:

VU 0052-2021-E -San José-Montreal (YUL-SJO-YUL), del 16 de enero al 31 de enero del 2021;
VU 0093-2021-E Montreal-San José-Montreal (YUL-SJO-YUL), del 01 al 28 de febrero del 2021;
VU 0256-2021-E Montreal-Liberia-Montreal (YUL-LIR-YUL), del 04 de febrero al 30 de abril del 2021;
VU 0258-2021-E Toronto-San José-Toronto (YYZ-SJO-YYZ), del 08 de febrero al 30 de abril del 2021 y
VU 0276-2021-E Montreal-San José-Montreal (YUL-SJO-YUL) y Toronto-Liberia-Toronto (YYZ-LIR-YYZ) del 08 de febrero al 30 de abril del 2021.

Pese a lo anterior, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-034 del 02 de marzo del 2021, la Unidad de Transporte indicó que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU 0250-2021-E, la empresa Air Canadá solicitó la cancelación de vuelos en la rutas Toronto-San José-Toronto (YYZ-SJO-YYZ), del 07 al 27 de febrero de 2021, Toronto-Liberia-Toronto (YYZ-LIR-YYZ), del 24 de enero al 28 de febrero del 2021 y Montreal-Liberia-Montreal (YUL-LIR-YUL), del 23 de enero al 27 de febrero de 2021,

autorizados mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-IT-018-2021. Dichos vuelos habían sido previamente autorizados mediante sus correspondientes itinerarios.

Razón por la cual, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido los escritos VU 0052-2021-E, VU 0093-2021-E, VU 0250-2021-E, VU 0256-2021-E, VU 0258-2021-E y VU 0276-2021-E, donde la empresa Air Canadá informó la suspensión temporal de sus vuelos regulares en las rutas y fechas que se detallan:

Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, del 24 de enero al 30 de abril del 2021, excepto el 07 de febrero del 2021.

Montreal, Canadá-Liberia, Costa Rica y viceversa, del 23 de enero al 30 de abril del 2021.

Toronto, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa, del 07 de febrero al 30 de abril de 2021, excepto el 06 de febrero del 2021.

Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa, del 16 de enero al 30 de abril del 2021.

Ahora bien, se debe indicar que, el marco regulatorio que rige en este caso es lo establecido en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República de Costa Rica, el cual señala lo siguiente:

> *"Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán exigir, para fines de información, que se registren ante ellas los horarios, a más tardar diez (10) días o en el plazo más breve que requieran dichas autoridades, antes del inicio de la explotación de servicios nuevos o modificados. Las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que exijan el registro de ciertos documentos para fines de información deberán simplificar, en la medida de lo posible, los requisitos y procedimientos de registro aplicables a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante".*

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, el señor Tomas Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la empresa Air Canadá, solicitó suspensión de los servicios de pasajeros carga y correo, en las rutas: Toronto, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa y Montreal, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, según las fechas indicadas.

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

> ***"Artículo 157**.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado*

de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada (...)".

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

Por su parte, mediante constancia de no saldo número 129-2021 del 08 de abril de 2021, válida hasta el 07 de mayo del 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que Air Canadá, cédula jurídica número 3-012-356728, se encuentra al día con sus obligaciones.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil

Resuelve:

1) Conocer y dar por recibido los escritos VU 0052-2021-E, VU 0093-2021-E, VU 0250-2021-E, VU 0256-2021-E, VU 0258-2021-E y VU 0276-2021-E, mediante los cuales la empresa Air Canadá informó la suspensión temporal de sus vuelos regulares en las rutas y fechas que se detallan:

Toronto, Canadá–Liberia, Costa Rica y viceversa, del 24 de enero al 30 de abril del 2021, excepto el 07 de febrero de 2021.

Montreal, Canadá-Liberia, Costa Rica y viceversa, del 23 de enero al 30 de abril del 2021.

Toronto, Canadá–San José, Costa Rica y viceversa, del 07 de febrero al 30 de abril del 2021, excepto el 06 de febrero de 2021.

Montreal, Canadá-San José, Costa Rica y viceversa, del 16 de enero al 30 de abril del 2021.

Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. Los efectos retroactivos del presente acto administrativo se fundamentan en el artículo 142 de la Ley General de la Administración Pública, el dictamen número C-189-2012 del 06 de agosto del 2012, emitido por la Procuraduría General de la República, y la emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

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

3) Notificar al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la empresa Air Canadá, al correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

No. 53-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:49 horas del 28 de abril del dos mil veintiuno.

Se conoce la solicitud de certificado de explotación de la empresa **ABX AIR INC**, cédula de persona jurídica número tres -cero doce- doscientos noventa y un mil cincuenta y siete, representada por el señor Tomas Federico Nassar Pérez, para brindar servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo, en la modalidad de vuelos no regulares, con derechos de hasta quinta libertad del aire, en las siguientes rutas: Cincinnati, Estados Unidos-Miami, Estados Unidos-Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Miami, Estados Unidos-Cincinnati, Estados Unidos (CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG) y Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA-SJO-MIA).

Resultandos

Primero: Que mediante escrito número de ventanilla única 1169-2020 E. del 05 de mayo del 2020, el señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo con límite de suma de la empresa **ABX AIR INC**, solicitó un certificado de explotación para brindar servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo, en la modalidad de vuelos no regulares con derechos de hasta quinta libertad del aire, en las rutas: Ciudad de Panamá, Panamá -San José, Costa Rica-Miami, Estados Unidos de América (PTY-SJO-MIA) y Miami, Estado Unidos de América- San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA). Asimismo, solicitó un permiso provisional para poder brindar servicios. Igualmente, mediante escrito de fecha 14 de octubre de 2021, el señor Nassar Pérez manifestó lo siguiente: "*... en relación con el origen de la ruta PTY-SJO-MIA se informa que dicha ruta tiene su origen en Cincinati, siendo la ruta completa la siguiente: CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG*".

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-0959-2020 del 19 de mayo del 2020, la Unidad de Operaciones Aeronáuticas de la Dirección General de Aviación Civil indicó lo siguiente:

> *"En atención al oficio DGAC-AJ-OF-0189-2020 de la Asesoría Legal mediante el cual nos solicita criterio técnico respecto a solicitud de la empresa ABX AIR Inc. para obtener un certificado de explotación para brindar servicios de transporte internacional de carga y correo, le indico que mediante consulta realizada vía correo electrónico a Nassar Abogados, se nos confirmó que la solicitud es amparada al RAC 119.70 Requisitos para Operadores Extranjeros (se adjunta correo).*
>
> *En este sentido, el procedimiento 7P10 Certificaciones Aeronáuticas en su punto 2.7 establece el procedimiento para Autorizaciones de operación para transportistas extranjeros, el cual no involucra a la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, por lo anterior le remito oficio en mención para el trámite correspondiente".*

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-633-2020 del 09 de octubre del 2020, la Unidad de Aeronavegabilidad manifestó lo siguiente:

"Siendo revisada la documentación aportada por la compañía ABX Air en base a lo establecido en el Procedimiento SAGEC 7P10, la Unidad de Aeronavegabilidad no tiene objeción técnica en que se otorgue un Certificado de Operador Aéreo Extranjero a esta empresa.

Sin embargo, se le solicita a la empresa presentar, antes del próximo 1° de Noviembre, la actualización de los seguros aplicables a sus aeronaves, ya que vencen en esa fecha."

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-208-2020 del 05 de noviembre del 2020, la Unidad de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil recomendó lo siguiente:

*"**1.** Otorgar a la compañía ABX AIR, INC, El certificado de explotación, bajo los siguientes términos:*

- ***Tipo de servicio**: Brindar servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo en la modalidad de vuelos no regulares*
- ***Rutas**:*
- ***Cincinnati**, Kentucky, Estados Unidos–Miami, Estados Unidos–Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos–Cincinnati, Kentucky (CCVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG).*
- ***Miami**, Estados Unidos–San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA–SJO–MIA)*
- ***Derechos de tráfico**: Hasta quintas libertades del aire.*
- ***Aeropuerto:** Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Costa Rica.*
- ***Equipo de Vuelo**: B767-300 y B767-200s o cualquier otra debidamente **incorporada** en las especificaciones técnicas.*
- ***Vigencia**: Por un plazo de cinco años.*

***2.** Otorgar a la compañía ABX AIR INC, un primer permiso provisional de explotación a partir de su aprobación, en tanto se concluye con el trámite administrativo para la obtención del Certificado de Explotación.*

***3.** Registrar a la empresa AEROJET DE COSTA RICA S.A. como la compañía que prestará los servicios de asistencia en tierra.*

***4.** Autorizar a la compañía el registro de las tarifas y condiciones, en dólares, moneda en curso legal de los Estados Unidos de América según el siguiente cuadro:*

Destino	*Tarifas*			*Equipo*
	Mínimo	*Más de 50 kg*	*Más de 100 kg*	
SJO	*USD$100.00*	*USD$1.46 por kilo adicional*	*----*	*B767*
MIA	*USD$100.00*	*---*	*USD$1.15 por kilo adicional*	

Cargos adicionales:

Descripción	*Tarifa*
Tarifa mercancías peligrosas	*+300% de la tarifa anterior*
Mínimo de mercancías peligrosas	*USD$300.00*
Mercancías peligrosas código UN (código de Naciones Unidad)	*USD$100.00*
Cargo de terminal carga seca	*USD$0.03 por kilo*
Cargo de terminal perecederos	*USD$0.01 por kilo*

Condiciones aplicables a las tarifas y otros cargos adicionales.

- *Los cargos adicionales por uso del embarque de la terminal corresponden a US$20.00.*
- ***El** cargo por emisión de Air Way Bill que ampara mercancías peligrosas de US$150.00*
- *La tarifa de carga por baterías de litio es de US$50.00*
- *El cargo por combustible es de US$0.05 por kilogramo.*

***5.** La compañía ABX AIR INC, deberá presentar mensualmente a la Dirección General de Aviación Civil, un informe detallando de las horas de vuelo, kilómetros volados, carga transportada y demás datos estadísticos.*

***6.** Registrar la información para la comercialización del servicio según el artículo 148 inciso e de la Ley 5150, según se detalla:*

***Instalaciones para el servicio al cliente**: La contratación de vuelos chárter:* https://www.abxair.com/ *teléfono: 1-800FR8-FLYT o contratando en San José al teléfono: 506 22572929".*

Quinto: Que mediante correo electrónico el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, realizó la siguiente aclaración al apartado de la recomendación de dicho informe.

"1. Otorgar a la compañía ABX AIR, INC, El certificado de explotación, bajo los siguientes términos:

***Tipo de servicio:** Servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo en la modalidad de vuelos no regulares*

- ***Rutas:***

Cincinnati, Estados Unidos–Miami, Estados Unidos–Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos–Cincinnati, (CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG).

Miami, Estados Unidos–San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA–SJO–MIA)".

Sexto: Que mediante correo electrónico del 05 de enero del 2021, el señor Roy Vásquez Vásquez, jefe de la Unidad de AVSEFAL, manifestó lo siguiente:

"... referencia al oficio DGAC-AJ-OF-0189-2020, el criterio técnico por parte de la Unidad AVSEC/FAL, manifiesta que el programa de seguridad de la aviación civil, de la empresa ABX AIR, INC, cumple con el proceso de emisión del certificado de explotación, esta Unidad no tiene inconveniente en que se eleve a audiencia pública la solicitud de emisión del certificado de explotación y otorgar a la empresa ABX AIR, INC un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión".

Séptimo: Que mediante artículo sexto de la sesión ordinaria 06-2021 del 20 de enero del 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación de la empresa **ABX AIR INC**; asimismo, se les autorizó un primer permiso provisional de operación, por un plazo de tres meses a partir de la notificación del acuerdo.

Octavo: Que mediante La Gaceta número 38 del 24 de febrero del 2021, se publicó el aviso de convocatoria a audiencia pública para conocer la solicitud de Certificado de Explotación de la empresa **ABX AIR INC.**

Noveno: Que la audiencia pública se celebró a las 10:00 horas del día 19 de marzo del 2021, sin que se presentaran oposiciones.

Décimo: Que se consultó la página web de la Caja Costarricense de Seguro Social y se constató que la empresa **ABX AIR INC** no aparece inscrita, no obstante, mediante escrito del 15 de junio del 2020, el señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo con límite de suma de la empresa **ABX AIR INC**, explicó que la razón por la cual no se encuentra registrada ante la Caja Costarricense del Seguro Social, es porque la aerolínea opera vuelos chárter de carga a requerimiento de la empresa DHL SCR Sociedad Anónima, cuyo personal es quien supervisa la operaciones que se llevan a cabo en Costa Rica. Asimismo, manifestó que la empresa de asistencia en tierra que atiende dichas operaciones en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaria es Aerojet de Costa Rica Sociedad Anónima, por lo anterior, no cuenta con empleados en Costa Rica, ni se encuentra registrada como patrono ante la Caja Costarricense del Seguro Social. También se verificó que la empresa **ABX AIR INC** se encuentra al día con el pago del Impuesto a las Personas Jurídicas y Registro de Transparencia y Beneficios Fiscales (RTBF). En igual sentido, según constancia de no saldo número 096-2021 del 15 de marzo del 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros, la empresa se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

1. 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 la Ley General de Aviación Civil 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.

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el Otorgamiento de Certificados de Explotación, Decreto número 37972-T, publicado en La Gaceta número 205 de 24 de octubre del 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de OACI y demás Convenios Internacionales de Aviación Civil aplicables, se determinó que la empresa **ABX AIR INC** cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles el Certificado de Explotación, para brindar servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo, en la modalidad de vuelos no regulares.

3. Que la empresa **ABX AIR INC** solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil un primer permiso provisional de operación, en tanto se completan los trámites de solicitud de certificado de explotación, para brindar servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo, en la modalidad de vuelos no regulares, con derechos de hasta quinta libertad del aire, en las siguientes rutas: Cincinnati, Estados Unidos-Miami, Estados Unidos-Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Miami, Estados Unidos-Cincinnati, Estados Unidos (CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG) y Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA-SJO-MIA). En este sentido, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a dicha empresa el permiso solicitado por un plazo de tres meses.

4. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de la empresa **ABX AIR INC** se celebró el día 19 de marzo del 2021, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil

Resuelve:

Otorgar a la empresa **ABX AIR INC**, cédula de persona jurídica número tres -cero doce- doscientos noventa y un mil cincuenta y siete, representada por el señor Tomas Federico Nassar Pérez, un certificado de explotación para ofrecer sus servicios bajo los siguientes términos:

Tipo de Servicios: Servicios internacionales de transporte aéreo de carga y correo en la modalidad de vuelos no regulares.

Rutas: Cincinnati, Estados Unidos-Miami, Estados Unidos-Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Miami, Estados Unidos-Cincinnati, Estados Unidos (CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG) y Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA-SJO-MIA).

Derechos de Tráfico: Hasta quintas libertades del aire.

Aeropuerto: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Costa Rica.

Equipo: B767-300 y B767-200s o cualquier otra debidamente incorporada en las especificaciones técnicas.

Tarifas: Las tarifas con que opere la empresa deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 162 al 164 de la Ley General de Aviación Civil.

Vigencia: Otorgar el certificado de explotación con una vigencia de cinco años, contados a partir de su expedición.

Consideraciones técnicas: La empresa deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

Cumplimiento de las leyes: La concesionaria se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 de fecha 14 de mayo de 1973, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La concesionaria deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además deberá rendir *una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por el Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el decreto ejecutivo número 23008-MOPT del 07 de marzo de 1994, publicado en *La Gaceta* número 54 de fecha 17 de marzo de 1994, y el Decreto Ejecutivo número 37972-MOPT "*Reglamento para el otorgamiento de Certificados de Explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 de fecha 24 de octubre del 2013.

Asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros. Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Notificar al señor Tomas Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo con límite de suma de la empresa **ABX AIR INC**, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com

Publíquese e inscríbase en el Registro Aeronáutico, remítase al Poder Ejecutivo para su Aprobación.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

N° 54-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 18:51 horas del 28 de abril del dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de renovación del permiso de uso en precario del hangar número 22 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 228 metros cuadrados, requerido por la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-015230, representada por el señor Agustín Monge Puig, portador de la cédula de identidad número 1-0546-0711.

Resultando

Primero: Que mediante artículo duodécimo de la sesión ordinaria 43-2016 del 21 de junio del 2016, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-015230, el permiso de uso en precario sobre el espacio número 22 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el cual tiene un área de 228 metros cuadrados, con una vigencia de 5 años a partir de su aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, cuyo plazo vence el 04 de julio del 2021.

Segundo: Por escrito de fecha 5 de marzo de 2021, con número de ventanilla único 0528-2021-E de misma data, el señor Agustín Monge Puig, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo de la empresa AERO ALM Sociedad Anónima, solicita la renovación del hangar número 22, ocupado por su representada, en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-087-2021 del 10 de marzo del 2021, el Departamento de Aeropuertos recomendó la asignación del permiso de uso en precario, señalando lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Mediante artículo duodécimo de la sesión ordinaria N°43-2016, celebrada el día 21 de junio del 2016, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar a la compañía AERO ALM S.A., cédula de persona jurídica N°3-101-015230, representada por el señor Edgar Meza Fernández, cédula de identidad N°202590608 en calidad de Apoderado Generalísimo, la renovación del permiso de uso en precario del hangar N°22, con un área de 228 Mts2, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma para la actividad aeronáutica privada por una vigencia de cinco años y el cual se encuentra vigente hasta el 04 de julio del 2021, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-ALM, aeronave de su propiedad.*
>
> *Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual del hangar N°22, que la misma no presenta ninguna situación irregular y no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su renovación, restando analizar la vialidad legal para ello, es que se le solicita emitir recomendación al **CETAC** la renovación del permiso de uso en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil."*

Cuarto: Que mediante constancia de no saldo número 115-2021 del 17 de marzo del 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la empresa Aero ALM Sociedad Anónima se encuentra al día en sus obligaciones con la institución hasta el 16 de abril del 2021.

Quinto: Que la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-015230, mantiene el estado *"no aparece inscrita"* como patrono, según el reporte de Consulta de Morosidad Patronal de la Caja Costarricense de Seguro Social del 17 de marzo del 2021, por lo cual, en su momento, se le solicitó al representante que se refiriera a dicha situación, según lo señala el numeral 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social, quien por medio de oficio del 19 de marzo del 2021 señaló *"... Mi representada no cuenta con personal asalariado, por lo que no tiene trabajadores inscritos en la Caja Costarricense de Seguro Social, ya que el único giro de la empresa es la propiedad de la aeronave y cuando se requiere de algún servicio se subcontrata a alguna empresa que lo brinde."*

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

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

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

Asimismo, el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 06 de mayo del 2008, establece en el artículo 5 lo siguiente:

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

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

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

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

> *"En materia de los aeródromos y aeropuertos nacionales es la Dirección General de Aviación Civil, a la que le corresponde ejercer control, inspección, administración y vigilancia sobre ellos y al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgar en ellos las concesiones o permisos para la explotación de los servicios que estime convenientes, previo permiso de la autoridad respectiva y desde luego, con arreglo a las disposiciones que regulan la actividad que se pretenda desarrollar, sin que las actuaciones de la Administración tendientes a poner a derecho cualquier irregularidad que se dé en el ejercicio de aquellas, coarte el derecho del libre ejercicio del comercio, derecho que, en todo caso, no es absoluto y que puede ser objeto de reglamentación y aún de restricciones cuando se encuentren de por medio intereses superiores, como lo son el problema del tránsito de vehículos y de peatones, tanto en las zonas aledañas como las restringidas del aeródromo, el aseo, la seguridad ciudadana, la excesiva aglomeración de público en la Terminal y sus vías, entre otros".*

2. Efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la empresa Aero ALM Sociedad Anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permiten emitir la renovación del permiso de uso en precario del hangar número 22 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con el fin de utilizarlo para actividad privada, así como para el resguardo de la aeronave matrícula TI-ALM, con una vigencia de 05 (cinco) años a partir de su aprobación.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante el oficio número DGAC-DA-OF-087-2021 del 10 de marzo del 2021, el cual, en lo que interesa, recomendó:

> *"(...)*
>
> *Mediante artículo duodécimo de la sesión ordinaria N°43-2016, celebrada el día 21 de junio del 2016, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar a la compañía AERO ALM S.A., cédula de persona jurídica N°3-101-015230, representada por el señor Edgar Meza Fernández, cédula de identidad N°202590608 en calidad de Apoderado Generalísimo, la renovación del permiso de uso en precario del hangar N°22, con un área de 228 Mts2, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma para la actividad aeronáutica privada por una vigencia de cinco años y el cual se encuentra vigente hasta el 04 de julio del 2021, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-ALM, aeronave de su propiedad.*
>
> *Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual del hangar N°22, que la misma no presenta ninguna situación irregular y no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su renovación, restando analizar la vialidad legal para ello, es que se le solicita emitir recomendación al* ***CETAC*** *la renovación del permiso de uso en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con una vigencia de cinco años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil."*

<u>Edificación y operación</u>

Con respecto a la edificación y operación, la permisionaria utilizará el espacio aquí permisionado para la actividad aeronáutica autorizada (privada) y no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.

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

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

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

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

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

La permisionaria no podrá darle al espacio un uso distinto al autorizado. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

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

Servicios no aeronáuticos

En caso de requerir acometida telefónica deberá canalizarlo por su propia cuenta; asimismo, si necesitara instalar otro tipo de servicios estos serán solicitados, instalados y pagados por la permisionaria ante las autoridades o Instituciones competentes. En cuanto al servicio de agua potable, la permisionaria deberá asumir el importe que genere el consumo de agua potable, por medio de la instalación de un micro medidor, en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para cada usuario de los hangares o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial facturada al Consejo Técnico de Aviación Civil por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA).

Lo anterior, debido a la resolución número SUB-G-GSGAM-2010-791 de las 10:2 horas del 23 de octubre del 2010, emitida por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA), resolvió que todos los servicios que se requieran dentro de las instalaciones de los Aeródromos o Aeropuertos deberán ser otorgadas a lo interno, bajo la responsabilidad del personal que administra el Aeropuerto.

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

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

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

Tarifa

Asimismo, la permisionaria deberá cancelar a la Dirección General de Aviación Civil el canon correspondiente, según los artículos 10 y 166 de la Ley General de Aviación Civil, mismo que se fijará de acuerdo con el régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades Aeroportuarias. El canon se sujeta a las modificaciones posteriores que señale el apéndice tarifario respectivo.

Pólizas y normativa

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

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

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

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

La permisionaria solo podrá utilizar el espacio asignado para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, en el caso de la empresa Aero ALM Sociedad Anónima para actividad privada, así como para el resguardo de la aeronave matrícula TI-ALM, con una vigencia de 05 (cinco) años a partir de su aprobación, según recomendación del Departamento de Aeropuertos.

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

Asimismo, deberá la permisionaria garantizar que el entorno, los bienes, los servicios y, las instalaciones de atención al público sean accesibles para que las personas los usen y disfruten en cumplimiento a lo establecido por la ley número 7600 del 02 de mayo de 1996, denominada "*Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad*" y su reglamento.

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

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

En cuanto a la forma de pago, la permisionaria efectuará la cancelación del canon establecido dentro de los ocho primeros días de cada mes en la Caja de la Tesorería de la Dirección General de Aviación Civil de acuerdo con lo establecido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 17 de la sesión ordinaria número 31-2000 del 07 de abril del 2000.

No obstante, la permisionaria podrá efectuar el pago mediante transferencia electrónica en la Cuenta en Colones número 229838-4 del Banco de Costa Rica, para lo cual deberá de comunicarlo a la Unidad de Recursos Financieros a la siguiente dirección de correo electrónico msolorzano@dgac.go.cr. En caso de cambiar el número de cuenta, la Dirección General de Aviación Civil deberá de notificar a la permisionaria.

Terminación del permiso de uso

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

1) Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.
2) Revocatoria.
3) Rescisión.
4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.
5) Resolución unilateral del Consejo por motivos de interés público.
6) El no mantener al día las pólizas según lo establecido en la cláusula IV, inciso 3 de este documento.
7) El atraso por más de un mes en el pago de la tarifa establecida por el uso del espacio, del servicio de agua o de cualquier otra suma que adeude a la Dirección General de Aviación Civil.

8) Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, el Consejo podrá revocar el permiso.
9) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.
10) Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa.

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

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Otorgar a la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-015230, representada por el señor Agustín Monge Puig, portador de la cédula de identidad número 1-0546-0711, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, la renovación del permiso de uso en precario del hangar número 22 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 228 metros cuadrados, cuya vigencia será de 05 (cinco) años a partir de su aprobación, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante oficio número DGAC-DA-OF-087-2021 del 10 de marzo del 2021, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-ALM.

2) Notifíquese a la empresa Aero ALM Sociedad Anónima, representada por el señor Agustín Monge Puig, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma, por medio del correo electrónico gpzuniga@abogados.or.cr. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 32-2021

Anexo N° 5

N° 55-2021.Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:25 horas del 28 de abril de dos mil veintiuno.

Se conoce informe de Liquidación derivada de la rescisión contractual del procedimiento derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN", con fundamento en lo siguiente:

RESULTANDO

Primero: Que la Proveeduría Institucional a través del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), el 05 de setiembre de 2018, cursó invitación para la participación del concurso de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada de la *"MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN"*.

Segundo: Que en dicho concurso se presentó una única oferta por el Consorcio Maderotec, integrado por la empresa Estructura de Madera Laminada Sociedad Anónima, cedula jurídico número 3-101-697004, y los señores Adolfo Mejía Márquez, cedula de identidad número 1-1057-0856, y Juan Bosco Tuk Duran, cedula de identidad número 1-0400-0867.

Tercero: Que mediante artículo 05 de la sesión ordinaria 56-2018 del 17 de octubre de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó adjudicar al Consorcio Maderotec, la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada *"MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN"*, bajo los siguientes términos.

> ***"Artículo. -5** La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1583-2018, de fecha 11 de octubre del 2018, presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-DFA-PROV-OF-0304-2018, de fecha 11 de octubre del 2018, suscrito por el señor Ólman Duran Arias, Proveedor Institucional, en el que remite Análisis Integral de la Licitación Pública 2018LN-000005-0006600001 denominada "MEJORAMIENTO DE LA TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN".*
>
> *Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y recomendación contenida en el Análisis Integral remitido por la Comisión de Recomendación de Adjudicación de Licitaciones, adjudicar a la oferta, que cumple legal y técnicamente de la siguiente manera:*
>
> *Consorcio Maderotec: integrado por Estructuras de Madera Laminada (Maderotec) Sociedad Anónima, José Adolfo Mejía Márquez y Juan Bosco Tuk Duran.*
>
> *Cédulas de persona jurídica y físicas números: 3-101-697004, 1-1057-0856 y 1-0400-0867 respectivamente.*

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

***MONTO TOTAL ADJUDICADO**: ¢1.758.900.000,00 (mil setecientos cincuenta y ocho millones novecientos mil colones exactos).*

***GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO**: El contratista deberá de depositar como garantía de cumplimiento, un monto del 5% sobre el monto total adjudicado*

***PLAZO DE CONTRATACION:** 785 días naturales, dividido de la siguiente manera:*

Nº	Componente	Cantidad	Monto unitario (números y letras)	Monto total (números y letras)	Plazo de entrega*
A	ANTEPROYECTO	1	¢26 383 500	Veintiséis millones trescientos ochenta y tres mil quinientos colones.	56 días
B	DISEÑO	1	¢105 534 000	Ciento cinco millones quinientos treinta y cuatro mil colones	182 días
C	CONSTRUCCION	1	¢1 598 840 100	Mil quinientos noventa y ocho millones ochocientos cuarenta mil cien colones	168 días
D	DEMOLICION	1	¢14 247 090	Catorce millones doscientos cuarenta y siete mil noventa colones	14 días
E	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	1	¢13 895 310	Trece millones ochocientos noventa y cinco mil trecientos diez colones	365 días
	TOTAL		¢1 758 900 000	Mil setecientos cincuenta y ocho millones novecientos mil colones	785 días

Todo de acuerdo a lo indicado en el cartel, especificaciones técnicas y oferta presentada. Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente. ***ACUERDO FIRME**".*

Cuarto: Que mediante artículo 12 de la sesión ordinaria 62-2018 del 20 de noviembre de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó aprobar el contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1982-2018 del 17 de diciembre de 2018, el señor Guillermo Hoppe Pacheco, entonces director general de Aviación Civil, solicitó a la Contraloría General de la Republica el refrendo contralor del contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*".

Sexto: Que mediante oficio número DCA-221 (00789) del 21 de enero de 2019, la señora Lucia Golcher Beirute, fiscalizadora de la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, solicitó información adicional para continuar con el estudio del contrato para su respectivo refrendo contralor.

Sétimo: Que la solicitud de información requerida por el Ente Contralor requirió una adenda al contrato original.

Octavo: Que mediante artículo 06 de la sesión ordinaria 06-2019 del 23 de enero de 2019, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la adenda 1 al contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*", la cual tuvo como objetivo modificar las cláusulas VII, VIII y XVI del contrato.

Noveno: Que mediante oficio número DGC-DG-OF-107-2019 del 24 de enero de 2019, el señor Hoppe Pacheco, en su condición antes citada, remitió a la señora Lucia Golchez Beirute, fiscalizadora de la División de Contratación Administrativa de la Contraloría de la República, la información requerida en el oficio número DCA-221 (00789) citado, mismo que fue recibido el día 28 de enero de 2019.

Décimo: Que mediante oficio número DCA-0262 (02748) del 25 de febrero de 2019, los señores Alfredo Aguilar Arguedas, entonces Gerente Asociado, y Lucia Golchez Beirute, fiscalizadora de la División de Contratación Administrativa de la Contraloría de la Republica, aprobaron en forma condicionada el contrato y adenda suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y el Consorcio Maderotec, para el diseño y construcción de la nueva Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, seguridad y vigilancia aérea, bodegas y obras conexas, así como, las instalaciones para paneles solares sistema contra incendio y tratamiento de aguas residuales, por un monto de ¢1.758.900.000.00.

Décimo primero: Que mediante orden de servicio número 01, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica emitió la orden de servicio para el 18 de marzo de 2019.

Décimo segundo: Que mediante orden de servicio número 02 del 09 de julio de 2019, se generó "*Reconocimiento de plazo componente de diseño*". Dicha orden de servicio se creó por un plazo de 22 días para la elaboración y estudio para incluir modificaciones adicionales al diseño original; la cual regia a partir del 09 de julio de 2019.

Décimo tercero: Que a raíz de que en el componente de diseño se incluyeron modificaciones adicionales, tanto la Administración, como el contratista, efectuaron diferentes reuniones para realizar el análisis del presupuesto presentado por el Consorcio Maderotec.

Décimo cuarto: Que a partir del 03 de diciembre de 2019 se generó la suspensión del contrato por parte de la Administración, en razón de que al darse la instrucción de incluir adicionales al proyecto, se da un aumento al alcance del proyecto, lo cual varia el monto, razón por la cual, el Consorcio Maderotec debía realizar un presupuesto ajustado y la Administración debía estudiar, analizar y aprobar el nuevo presupuesto, para que luego ser posteriormente remitido al Consejo Técnico de Aviación Civil, para aprobación de una adenda.

Décimo quinto: Que a partir de esa fecha, la Administración generó las ordenes de suspensión números 03, 04, 05, la última venció el 29 de abril de 2020.

Décimo sexto: Que el 06 de marzo de 2020, se confirmó el primer caso de Covid-19 en Costa Rica, luego de los resultados obtenidos en el Instituto Costarricense de Investigación y Enseñanza en Nutrición y Salud, y el 08 de marzo de 2020, ante el aumento de casos confirmados, el Ministerio de Salud y la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias dispusieron decretar el estado de alerta amarilla en todo el territorio nacional, ante la emergencia sanitaria ocasionada por la presencia, estableciendo una serie de lineamiento para evitar un contagio masivo.

Décimo sétimo: Que ante la pandemia del Covid-19, las finanzas de la Dirección de Aviación Civil se vieron afectadas de manera tal que, mediante la circular número DGAC-DG-CIR-12-2020 del 25 de marzo de 2020, la Dirección General ordenó suspender de manera inmediata y temporal todo trámite de contratación administrativa.

Décimo octavo: Que la Administración generó una nueva orden de suspensión bajo el #6 a partir del 30 de abril hasta el 30 de mayo de 2020.

Décimo noveno: Que el día 18 de mayo de 2020, en la Sala de Sesiones de la Dirección General de Aviación Civil, se efectuó la reunión en el cual estuvieron presentes los señores Sylvia Jiménez Cascante, jefa del Departamento de Aeropuertos, Álvaro Vargas, Director General, Mauricio Rodríguez Fallas y Vanessa Madriz Sequeira, funcionarios de la Unidad de Asesoría Jurídica, Allen Vargas Rodríguez, funcionario del Proceso de Planificación Aeroportuaria, Alexander Sánchez, jefe interino de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, y Cindy Coto Calvo, jefa de Despacho de la Dirección, en donde la Dirección General informó la afectación de la pandemia del Covid-19 en finanzas de la Dirección de Aviación Civil, por lo que se ordenó realizar para conocimiento y traslado al Consejo Técnico de Aviación Civil, un informe sobre el procedimiento a seguir para la rescisión del contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN*", por fuerza mayor, en razón de que no había contenido presupuestario para hacer frente la siguiente etapa del proyecto (etapa de construcción).

Vigésimo: Que el día 27 de mayo de 2020, se efectuó reunión con el contratista Consorcio Maderotec y personeros de la Dirección General Aviación Civil, con el objetivo de comunicar la decisión de la Dirección General de Aviación Civil de iniciar el proceso de rescisión del contrato, por no contar con contenido presupuestario para hacer frente a las obligaciones derivadas en el contrato en las siguientes fases del proyecto y se le indicó al Contratista la decisión de rescindir el contrato, la cual sería debidamente notificada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Vigésimo primero: Que la Administración generó una nueva orden de suspensión, bajo el #7, a partir del 31 de mayo de 2020 hasta el 30 de junio de 2020.

Vigésimo segundo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-710-2020 del 04 de junio de 2020, la Asesoría Jurídica elaboró un informe de rescisión contractual.

Vigésimo tercero: Que la Administración generó una nueva orden de suspensión, bajo el #8 a partir del 01 de julio de 2020 hasta el 30 de julio de 2020.

Vigésimo cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DG-TC-434-2020 del 07 de julio de 2020, la Dirección General solicitó al Departamento de Aeropuertos, a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y la Unidad de Recursos Financieros, que ejecutarán un cronograma para analizar los costos para el proyecto 2020 y 2021 y adjuntó oficio de remisión de la Dirección al Consejo Técnico de Aviación Civil, el cual hace referencia al oficio número DGAC-AJ-OF-710-2020 citado.

Vigésimo quinto: Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0587-2020 del 22 de julio de 2020, la Unidad de Infraestructura dio respuesta a la solicitud de la Dirección General de Aviación, indicando lo siguiente:

> *"En respuesta al traslado de correspondencia DGAC-DG-TC-434-2020 y como ya tiene conocimiento esa Dirección, esta Unidad procedió a efectuar el análisis técnico de la propuesta presentada por el contratista para una posible adenda, mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF0296-2020 con fecha de remisión del 04 de mayo de los corrientes, en el que quedó plasmada la posición externada por parte de la Unidad de Infraestructura, misma que se confirma en este documento.*
>
> *Por su parte, de conformidad con la reunión sostenida el día 18 de mayo de 2020, en la Sala de Sesiones de la Dirección General de Aviación Civil, en la cual estuvieron su persona, Mauricio Rodríguez Fallas y Vanessa Madriz Sequeira, por parte de la Unidad de Asesoría Jurídica, Allen Vargas Rodríguez, del Proceso de Planificación Aeroportuaria, Cindy Coto Calvo, Jefe de Despacho de la Dirección y los suscritos, se expuso que la emergencia de la pandemia del COVID 19 ha tenido incidencias muy fuertes en la actividad aeronáutica y cuyas repercusiones han impactado la liquidez de la institución, razón por la cual no resulta viable mantener el compromiso contractual derivado de la Licitación Pública 2018 LN-000005-0006600001 "Mejoramiento de Terminal de AIL", debiendo proceder a realizar la recisión del contrato en mención.*
>
> *Como consecuencia de ello y para realizar la debida comunicación al contratista, el día 27 de mayo del 2020 se le convocó a una reunión presencial, contando con los participantes antes mencionados, en la que se procedió a explicar la situación que se está enfrentado en la Dirección General de Aviación Civil y el recorte de presupuesto que se estaba realizando, razones que nos conducían a proceder con la rescisión contractual por causas de Fuerza Mayor; debido al faltante presupuestario y problemas de liquidez provocados por la emergencia Covid-19, indicándole al contratista que le garantizaría el debido proceso, conforme lo establece el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.*

A partir de ese momento, y con base en la información suministrada por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, la Asesoría Legal, emitió el documento AJ-0710-2020 de fecha 04 de junio de los corrientes, para conocimiento y su posterior aprobación por parte del CETAC; en el que se recomendó tramitar la recesión contractual, sin embargo a la fecha no se cuenta con una definición respecto a la ruta definitiva a seguir con relación a este proyecto.

Por lo antes dicho y debido a que el próximo 30 de julio de los corrientes vence el plazo de la suspensión soportada en la Orden de Servicio No 08, se requiere una nueva orden de suspensión de plazo, para lo cual se remite la nueva Orden de Servicio No 09 adjunta, a fin de que se someta a conocimiento y aprobación del CETAC, dado que se carece de mayor fundamentación para razonar técnicamente una nueva suspensión, ya que la Unidad de Infraestructura remitió el informe para la rescisión del contrato en conjunto con la Asesoría Legal, Unidad de Recursos Financieros y el Departamento de Aeropuertos.

Esto resulta recomendable, dado que el proyecto se suspende hasta que se tenga una definición del futuro del proyecto, lo cual se encuentra a esta fecha en proceso".

Vigésimo sexto: Que la Dirección General de Aviación Civil se encontraba en búsqueda de recursos económicos, pues resultaba de interés lograr continuar con el proyecto, lo cual resulto necesario continuar con la suspensión del contrato, bajo la orden de suspensión #9 y #10 correspondiente a los períodos del 31 de julio de 2020 hasta el 31 de agosto de 2020 y del 01 al 30 de setiembre de 2020, respectivamente.

Vigésimo sétimo: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1374-2020 del 31 de agosto de 2020, el señor Vargas Segura, en su condición antes citada, solicitó al señor Alexander Sánchez Mora, jefe interino de la Unidad de Infraestructura, mantener suspendido el contrato hasta tanto que no se obtuviera una comunicación formal por parte de Japdeva a la solicitud de financiamiento que planteo la Segunda Vicepresidencia de la República, cuyo interés era da continuidad con el proyecto que se encuentra en trámite por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Vigésimo octavo: Que la Administración generó una nueva orden de suspensión, bajo el #11 y #12 a partir del 01 al 31 de octubre de 2020 y del 01 al 30 de noviembre de 2020, respectivamente.

Vigésimo noveno: Que mediante oficio número DM-2020-4062 del 26 de octubre de 2020, el señor Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transporte, indicó que esta Administración tiene interés de materializar el proyecto denominado "*Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Limón*", gestionado por la Dirección General de Aviación Civil. Además, señala que para hacer viable la propuesta se requiere resolver las diferencias que existen con el Consorcio Maderotec, respecto al costo de la obra, paso fundamental de que de ser resuelto de la manera más expedita posible, porque sin el mismo no existe legalidad en los procedimientos. Por su parte, sugiere al director general de Aviación Civil se haga una revisión del alcance de la obra, para que el monto del contrato preferiblemente no supere los ¢2.500.000.000 en virtud de las limitaciones presupuestarias que se ha generado la emergencia del Covid-19.

Trigésimo: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1825-2020 del 29 de octubre de 2020, el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, indicó a la empresa Maderotec que, atendiendo instrucciones superiores por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes, se adjunta el oficio número DGAC-DA-IA-

OF-0884-2020 del 28 de octubre de 2020, así como, el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0296-2020 del 08 de abril de 2020, en aras de poder ajustarnos al plazo legalmente establecido y poder dar continuidad al proyecto en estudio, se le concedió el plazo de cinco días hábiles a partir de la notificación a fin de que externe la aceptación de continuar con la elaboración de una adenda al contrato original, con el nuevo alcance propuesto. Documento que fue recibido por la empresa Maderotec, el 29 de octubre de 2020.

Trigésimo primero: Que mediante escrito número 1104-1-2020 del 04 de noviembre de 2020, el Consorcio Maderotec solicitó un plazo adicional de 8 días para el análisis pertinente y dar respuesta al oficio número DGAC-DG-OF-1825-2020 citado.

Trigésimo segundo: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1875-2020 del 05 de noviembre de 2020, el señor Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil, otorgó un plazo adicional de cinco días hábiles para la presentación de la documentación correspondiente.

Trigésimo tercero: Que mediante escrito número 1112-1-2020 del 12 de noviembre de 2020, el señor Adolfo Mejías Márquez, gerente general del Consorcio Maderotec, dio respuesta al oficio número DGAC-DG-OF-1825-2020 citado, y solicitó lo siguiente:

> *A) Que la administración nuevamente valore reducir el alcance del proyecto, de manera que, contemple el suficiente factor de seguridad para cubrir los costos arriba mencionados, tanto los pendientes de pago como los que se generarán de forma directa o indirecta con el nuevo alcance.*
> *B) Considerar también, el plazo y costo del ajuste en diseño, planos y presupuesto, así como los trámites para llevar a cabo esta tercera versión de proyecto de forma completa y correcta.*
> *C) Dado que no se ha llegado a un acuerdo respecto a la estructura de costos, con todo respeto solicitamos a la administración, que revise nuevamente los oficios entregados por el consorcio referentes a la estructura de costos, con el fin de aclarar este tema.*

Trigésimo cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-944-2020 del 20 de noviembre de 2020, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica se refirió al escrito número 1112-1-2020 del 12 de noviembre de 2020, suscrito por el señor Adolfo Mejías Márquez, gerente general del Consorcio Maderotec.

Trigésimo quinto: Que mediante correo electrónico de 16:27 horas del día 20 de noviembre de 2020, la señora Cindy Coto Calvo, jefe de Despacho de la Dirección General de Aviación Civil, instruyó a la Asesoría Jurídica para que efectuara las recomendaciones que devengan jurídicamente procedentes para efectuar una mesa de trabajo para el miércoles 25 de noviembre de 2020.

Trigésimo sexto: Que la Asesoría Jurídica se encontraba efectuando el análisis legal correspondiente, sin embargo, en reunión virtual celebrada el día 25 de noviembre de 2020, en la cual estuvieron presentes los señores Sylvia Jiménez Cascante, jefa del Departamento de Aeropuertos, Álvaro Vargas, director general, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, Alexander Sánchez, jefe interino de Infraestructura Aeronáutica, y Cindy Coto Calvo, jefa de Despacho de la Dirección, se procedió a instruir a la Asesoría Jurídica para que elaborara un informe sobre el procedimiento a seguir para la rescisión del contrato derivado de la licitación pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "*MEJORAMIENTO DE*

TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN", en razón de que no se cuenta con contenido presupuestario para hacer frente el proyecto.

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

> **"1**. *De conformidad con los artículos 11 de la Ley de Contratación Administrativa y 210 y 214 de su reglamento, se rescinde por fuerza mayor el contrato suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y Consorcio Maderotec, integrado por la empresa Estructura de Madera Laminada Sociedad Anónima (Maderotec), cedula jurídica número 3-101-697004, Adolfo Mejía Márquez, cedula de identidad número 1-1057-0856, y Juan Bosco Tuk Duran, cédula de identidad número 1-0400-0867, derivado del procedimiento de la Licitación Pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN", el cual fue conocido y aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo 12 de la sesión ordinaria 62-2018 del 20 de noviembre de 2018, debidamente refrendado por la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, mediante oficio número DCA-0762 (02748) del 25 de febrero de 2019.*
>
> ***2.*** *Otorgar audiencia por un plazo de 15 días hábiles a la empresa Consorcio Maderotec, integrado por la empresa Estructura de Madera Laminada Sociedad Anónima (Maderotec), cedula jurídico número 3-101-697004, Adolfo Mejía Márquez, cedula de identidad número 1-1057-0856, y Juan Bosco Tuk Duran, cédula de identidad número 1-0400-0867, para que se refiera a la casual invocada y presente el detalle de liquidación, aportado la prueba respectiva.*
>
> ***3.*** *Vencido el plazo de audiencia, el Consejo Técnico de Aviación Civil adoptará, dentro de quinto día hábil, cualquier medida necesaria para valorar la liquidación presentada por el contratista. Evacuada la prueba, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolverá dentro del mes calendario siguiente y estará obligada a la verificación de todos los rubros presentados. La resolución tendrá recursos de reconsideración establecido en la Ley General de Aviación Civil.*
>
> ***4.*** *Una vez firme la rescisión, la respectiva liquidación se enviará a aprobación de la Contraloría General de la República de la República, quien contará con veinticinco días hábiles para aprobar, improbar o efectuar las observaciones que considere pertinentes, de conformidad con lo indicado en el artículo 216 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.*
>
> ***5.*** *Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que deposite el 10% del monto retenido a Consorcio Maderotec en cada uno de los avances de obra cancelados a esa empresa, previo al visto bueno y sobre ese desembolso por parte del Área de Infraestructura Aeronáutica, en el que indique que los trabajos realizados y cancelados fueron recibidos a satisfacción de la Administración".*

Trigésimo octavo: Que dicho acuerdo fue transcrito mediante oficio número CETAC-AC-2020-1413 del 09 de diciembre de 2020, resolución 217-2020, y debidamente notificado mediante acta de notificación número 433 de las trece horas con cincuenta y cinco minutos del día 10 de diciembre de 2020.

Trigésimo noveno: Que mediante escrito del 11 de enero de 2021, el señor Adolfo Mejía Márquez, representante del Consorcio Maderotec, presentó un detalla de los daños y perjuicios. Mismo que fue traslado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante oficio número CETAC-TC-2021-0023.

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

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

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

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

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

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

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:**

I. **Sobre la liquidación presentada**

Mediante escrito del 11 de enero de 2021, el señor Adolfo Mejía Márquez, representante del Consorcio Maderotec, presentó un detalla de los daños y perjuicios, el cual fue traslado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante oficio número CETAC-TC-2021-0023, el cual detallo lo siguiente:

"Conforme a lo expuesto, la liquidación se compone de cuatro grandes rubros, a saber: (i) pago al contratista de la parte efectivamente ejecutada. (ii) gastos incurridos en previsión de la ejecución total del contrato (iii) cualquier daño y/o perjuicio y (iv) el lucro cesante. En ese orden se expone acredita y explica el monto que el contratista reclama al Consejo Técnico de Aviación Civil, por cada uno de los conceptos.

(i) Pago al contratista de la parte efectivamente ejecutada

EL Consorcio Maderotec ejecutó los componentes de anteproyecto y diseño y le fueron efectivamente cancelados las sumas pactadas por esos componentes. Sin embargo, el Consejo Técnico de Aviación Civil ordenó diversas modificaciones al diseño que siendo elaboradas y entregadas por el contratista, no han sido pagadas al mismo. Su base para el reclamo de los montos correspondientes por tales modificaciones es tanto el artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa, como el articulo 218 in extremis del reglamento de dicha ley.

Bajo lo expuesto y al amparo a tales razonamientos, se cobra la suma de ***¢319.787.763 (trescientos diecinueve millones setecientos ochenta y siete mil setecientos sesenta y tres colones)****, el cual se desglosa de la siguiente manera: A) Por concepto de modificación del costo de la obra para efectos de anteproyecto, diseño, planos y otras especificaciones la suma de* ***¢92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones)*** *y B) Por concepto de lucro cesante (utilidad del proyecto constructivo) la suma* ***de ¢227.777.550 (doscientos veintisiete millones setecientos setenta y siete mil quinientos cincuenta colones)****, cuantificaciones económicas que se explica la forma en que se llegó al cálculo correspondiente:*

(ii) Gastos incurridos en previsión de la ejecución total del contrato

La cuantificación material del costo directos e indirectos incurridos en la ejecución contractual, sin que medie ningún tipo de utilidad, corresponde a la suma de ¢178.036.548,48 (ciento setenta y ocho millones treinta y seis mil quinientos cuarenta y ocho colones con cuarenta y ocho céntimos).

Dicho rubro económico nace a partir de la ejecución contable de un proyecto en efecto de centro de cosos de la obra, el cual se establece a partir de una cuantificación sintética en la materialización del costo directo y analítica en la materialización del costo indirecto, rubros económicos que corresponde de forma exclusiva a los efectos materiales, profesionales y técnicos necesarios para la ejecución del proyecto, tanto en su etapa de anteproyecto, como en la etapa de diseño de planos y especificaciones y los cuales cuenta con su respaldo documental y contable.

(iii) Daños y perjuicios por el rubro económico dejado de cancelar, producto de la modificación de diseño solicitado por la Administración y ejecutado por el contratista

Como puede apreciar de los rubros ofertados y adjudicados, cada uno de los detalles presupuestarios y porcentuales para la ejecución de la obra, se dio a partir de una construcción por un costo económico de ¢1.598.840.100 (mil quinientos noventa y ocho millones ochocientos cuarenta mil cien colones), lo cual, con base al monto presupuestado, la Etapa A, denominado Anteproyecto, tenía un costo de 1.5%, para un total de ¢26.383.500 (veintiséis millones trescientos ochenta y tres mil quinientos colones) y la Etapa B, denominada Diseño, Planos y Especificaciones, tenía un costo de 6%, para un total de ¢105.534.000 (ciento cinco millones quinientos treinta y cuatro mil colones).

Dichos rubos ya fueron cancelados por la Administración, esto en estricto apego a la validación de plazos contractuales previstos y ejecutados, existiendo con ello, una aceptación tácita y expresa para efectos del recibido conforme de la labor desplegada por este consorcio.

Ahora bien, como es de conocimiento de esta Administración, en el transcurso de la ejecución de las etapas antes mencionadas, hubo modificaciones y variaciones al diseño original previsto y ofertado, los cuales ocasionaron una variación al precio constructivo del proyecto, pasando del ofertado y antes mencionado, al entregado efectivamente en planos y que corresponde a la suma de ¢3.024.856.243 (tres mil veinticuatro millones ochocientos cincuenta y seis mil doscientos cuarenta y tres colones), mismo que ocasiona que si mismo, una variación de costos, ya que tomando como base este nuevo diseño, la estructura de costos de anteproyecto, así como diseño, planos y especificaciones, en base a los porcentajes aprobados, ofertados y aceptados para estas etapas también varia en su costo, siendo con ello, lo siguientes rubros:

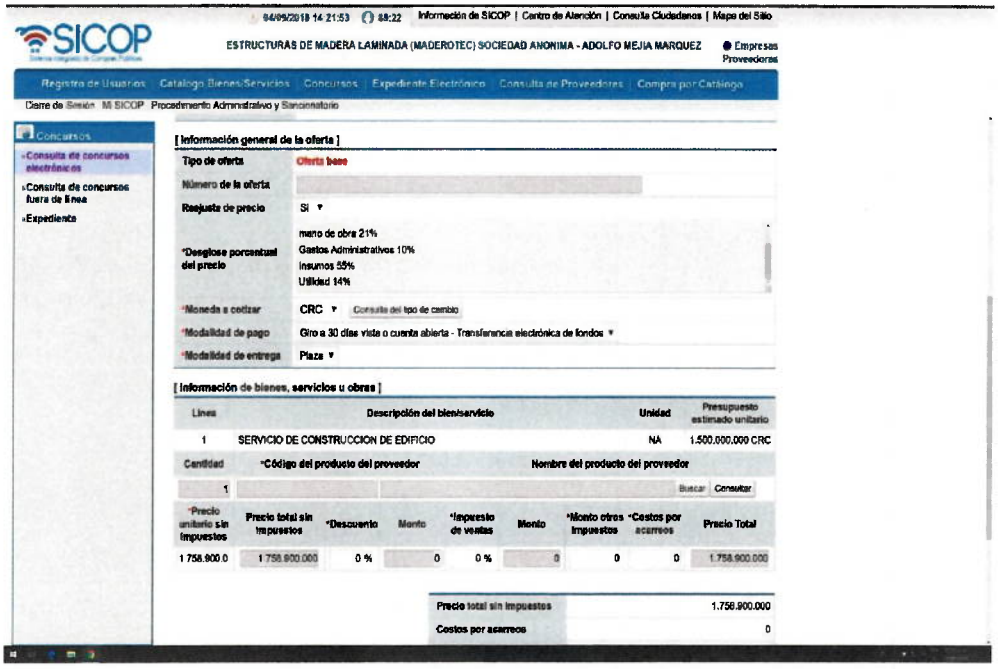
	DESGLOSE DE COMPONENTES:	***OFERTADO:***		***VALOR ACTUALIZADO:***
A.1	*ESTUDIOS PREIMINARES*	*₡23 745 150*	*1,4%*	*₡44 923 608*
A.2	*ESTUDIO DEL ANTEPROYECTO*	*₡2 638 350*	*0,2%*	*₡2 638 350*
B.1	*DISEÑO*	*₡19 347 900*	*1,1%*	*₡36 604 421*
B.2	*PLANOS Y ESPECIFICACIONES*	*₡73 873 800*	*4,2%*	*₡139 762 335*
B.3	*VISADO DE CONSTRUCCION*	*₡12 313 300*	*0,7%*	
	TOTAL	***₡131.918.500***		***₡223.928.713***

Esta Administración puede denotar que al día de hoy, tomando como base la labor desplegada y entregada a este órgano gubernamental, en las etapas ejecutadas y con base a la modificación presupuestaria del proyecto, el precio real de la ejecución ingenieril

corresponde a la suma total de ¢223.928.713 (doscientos veintitrés millones novecientos veintiocho mil setecientos trece colones) de los cuales únicamente se han cancelado la suma de ¢131.918.500 (ciento treinta y un millones novecientos dieciocho mil quinientos colones), quedando por consiguiente un saldo pendiente de cancelar por la Administración por la suma de ***¢92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones)***

(iv) Lucro cesante

El presente apartado corresponde a la utilidad de la Licitación Pública, la cual nace en los efectos bajo aquellas etapas no ejecutadas y nacidas a partir de la rescisión ordenada por esta Administración, la cual de conformidad con la oferta corresponde a un 14%. Este porcentual, puede denotarse jurídicamente de la exposición del desglose de precio, restablecida para tal efecto dentro de la plataforma del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), misma que determina expresamente lo siguiente:



Tomando comobase dicha liena porcentual de utilidad, aplicada especificamente a la etapas rescindidas por esta Administracion (C. Construccion, D. Demolicion y E. Mantenimiento) y con base a los costos ofertados y adjudicadas, es deber de la Administración, como efecto de lucro cesante, la cancelacioon de la utilidad aprobada, sea esta la suma total de ***¢227.777.550,00 (doscientos veintisiete millones setecientos setenta y siete mil quinientos cincuenta colones),*** *misma que se desglosa para todos los efectos de la siguiente manera:*

	COMPONENTES DE LA OFERTA:	OFERTADO:	UTILIDAD	SALDO:
C	CONSTRUCCION	₡ 1 598 840 100	14,0%	₡ 223 837 614
D	DEMOLICION	₡ 14 247 090	14,0%	₡ 1 994 593
E	MANTENIMIENTO	₡ 13 895 310	14,0%	₡ 1 945 343
	TOTAL	₡ 1 626 982 500		₡ 227 777 550

Respuesta del Consorcio Maderotec ante la solicitud del oficio número DGAC-DA-IA-OF-0047-2021 citado.

La Unidad de Infraestructura efectuó el análisis y, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0047-2021 citado, le solicitó al Consorcio Maderotec lo siguiente:

> *"El Contratista justifique mediante la tabla de Excel anexa, los detalles requeridos por el área técnica la con documentación mediante fuentes de valoración, escritas y oficiales, incluyendo la memoria de cálculo de porcentajes para actualización de ítems de ejecución ingenieril.*
>
> *Donde se demuestre que la utilidad presentada sea la indicada en contrato refrendado, las cantidades indicadas como saldos por pagar y los totales por rubro solicitados a cancelar por parte de la Administración, con el desglose de actividades realizadas y cobradas por parte del Contratista incluyendo la memoria de cálculo como se obtuvo los valores de costos directos e indirectos. El Contratista deberá aportar como mínimo las tablas indicadas para cada uno de los ítems SVA, Pavimentos, Planta tratamiento, Terminal etc. por separado, aportando la totalidad de la prueba escrita y oficiales con las tablas de memoria de cálculo necesaria demostrando la obtención de valores cobrados, en formato Excel. Toda la documentación aportada deberá venir foliada y en documento de petitoria y memorias de cálculo hacer referencia a los folios donde se encuentre la información a efecto de facilitar su revisión e inclusión de expediente. Esto para generar el debido proceso de análisis de los datos por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y el equipo designado para el proyecto. En un plazo de 10 días hábiles".*

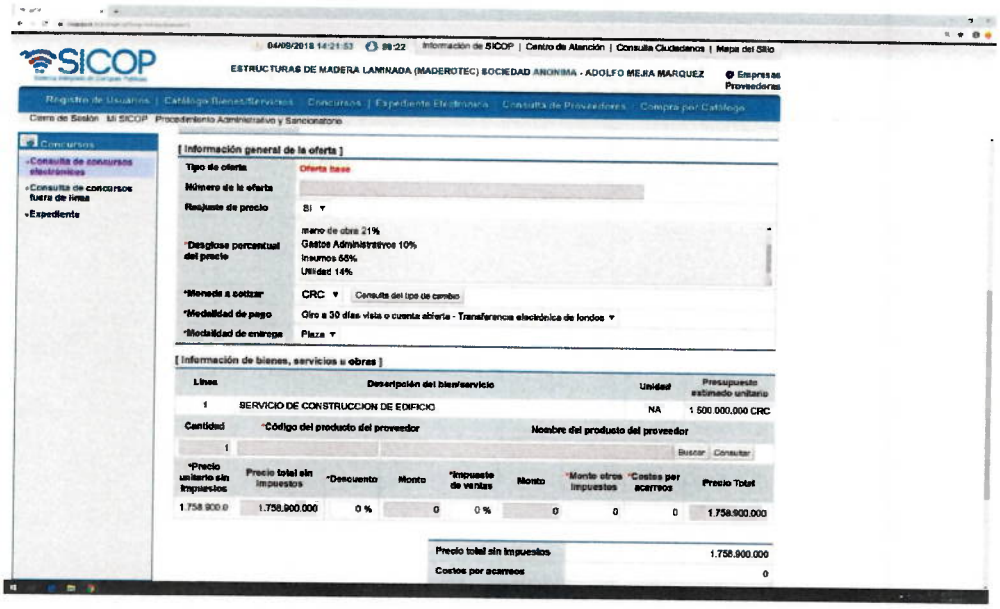
Ante la solicitud de la Unidad de Infraestructura, mediante escrito del 09 de febrero de 2021, el Consorcio Maderotec manifestó su posición en cuanto a la prevención realizada y reiteró a la Administración la posición en cuanto al pago de los ¢92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones), correspondiente al rubro económico dejando de cancelar, producto de la modificación de diseño solicitado por la Administración y ejecutado por el contratista y el monto a pagar por concepto de lucro cesante, correspondiente a la utilidad del componente de construcción, manifestando literalmente lo siguiente:

> *"El Consorcio Maderotec manifiesta su desacuerdo y oposición respecto a la prevención antes mencionada, esto en base a que toda la información solicitada se encuentra inmersa en el expediente que para todos los efectos, lleva esta Contratación, siendo desde nuestra*

perspectiva completamente innecesario, la acreditación de los mismos en los formatos expuestos.

Dentro de la primera línea prevenida y que refiere a la demostración de la utilidad, esta puede verse demostrativamente en la totalidad de la oferta presentada y adjudicada a mi representada, en donde mediante los sistemas electrónicos de compras al Estado, siendo esta la Plataforma SICOP, quedo debidamente acreditada la utilidad propuesta, la cual se consignó desde un inicio y previo a contrato refrendado en un 14%.

Nótese de la imagen adjunta, la cual se extraer directamente de la Plataforma SICOP, que desde el momento en que este Consorcio oferto por la Licitación Pública, determino expresamente el porcentaje referido a la utilidad, siendo bajo esta conceptualización completamente innecesario e inclusive ilegitimo, solicitar una demostración de la utilidad, la cual, esta administración, ya conocía y conoce hasta el día de hoy.



Ahora bien, dentro de la segunda subespecie ("... las cantidades indicadas como saldos por pagar y los totales por rubro solicitados a cancelar por parte de la Administración, con el desglose de actividades realizadas y cobradas por parte del Contratista incluyendo la memoria de cálculo como se obtuvo los valores de costos directos e indirectos.") debemos indicar y recordar a esta Autoridad, que este Consorcio, dentro del oficio de contestación a la audiencia, presentado con fecha del 11 de enero del 2021, fue muy claro y demostrativo al indicar el sustento normativo, fundamento probatorio y factico a partir del cual, procede a realizar la respectiva liquidación de daños y perjuicios, mismos que no se abordan a partir de una memoria de cálculo con valores de costos directos e indirectos (estos se aportan

únicamente como elemento garantista que demuestra efectivamente que las labores ejecutadas por sí mismo generaron costos y una diferenciación, en razón de la ampliación sustancial de los diseños y planos contratados), sino se aborda a una sustentación meramente jurídica, referida específicamente a la aplicación de los parámetros normativos y contractuales que nos regulan a ambas partes.

Dentro de estos parámetros normativos y contractuales debemos abordarnos específicamente a las actuaciones ejecutadas y los porcentajes establecidos en la oferta para cada parámetro ejecutado, en donde como es de conocimiento de esta Autoridad, bajo el contrato refrendado, este Consorcio ejecuto debidamente los componentes de: A) Anteproyecto, mismo que se desglosa en Estudios Preliminares y Estudio de Anteproyecto; y B) Diseño y Especificaciones, mismo que se desglosa en diseño, planos y especificaciones, y visados de construcción. Estos componentes a partir de la oferta y el contrato refrendado se establecieron en los siguientes porcentajes:

	COMPONENTES DE LA OFERTA:	OFERTADO:	
A	ANTEPROYECTO	₡26 383 500	1,5%
B	DISENO PLANOS Y ESPECIFICACIONES	₡105 534 000	6,0%

El establecimiento de los rubros ofertados, nacieron a partir de que los costos de construcción correspondían a la suma de ₡1.598.840.100 (puede denotarse en oferta y en contrato). A partir de estos costos de construcción nacen los honorarios profesionales a cobrar para efectos de anteproyecto, diseño, planos y especificaciones.

Como puede denotar esta Autoridad, los componentes antes mencionados corresponden específicamente a un tema relacionado a servicios profesionales y con ello, los rubros intrínsecos a cancelar competen específicamente a honorarios profesionales, los cuales, no van relacionados a un tema de costos directos e indirectos, sino a partir de la naturaleza del servicio a brindado, mismo que es regulado a partir de un Arancel de Honorarios mínimos establecidos por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, el cual regula los costos porcentuales mínimos para efectos de ejecutar y desplegar una labor como la que se realizó en su momento, y esto a partir del costo de la obra constructiva.

A partir de este argumento, el cual, es meramente de derecho, no tiene fundamentación alguna a criterio de este consorcio, llegar y establecer una cuantificación de costos directos e indirectos referente a una labor profesional que fue debidamente ejecutada.

Esta ejecución del servicio profesional (anteproyecto, diseño, planos y especificaciones), tal y como se mencionó a lo largo del documento presentado con fecha del 11 de enero, se encuentra aceptada de conformidad y expresamente por esta Autoridad, en donde se nos fue cancelado efectivamente la suma de ₡131.917.500. La diferencia y/o el daño y perjuicio cobrado en dicho documento (Apartado iii) denominado: "Daños y Perjuicios por efectos del Rubro Económico dejado de cancelar, naciente de Modificación de Diseño solicitado por la Administración y ejecutado por el Contratista"), nace a partir de que dicha suma cancelada por la Administración fue a partir de que el cálculo o presupuesto para efectos de la

construcción era la suma de ₡1.598.840.100. Posterior a dicha oferta de construcción, esta Administración procede a realizarse muchísimos cambios, aumentos, variaciones y adiciones al proyecto según cartel, elevándose el presupuesto del componente de construcción a la suma de ₡3.024.856.243.

Es en base a este último componente, el cual se basa mi consorcio para efectos de cobrar el rubro económico faltante por concepto de honorarios profesionales en los componentes de anteproyecto, diseño, planos y especificaciones, ya que es, en base a esté, que se entregaron los planos y el diseño acordado, siendo por ello, que se procede a realizar la cancelación de las etapas acordadas según contrato refrendado.

A razón de los argumentos esbozados, puede denotar esta Administración, que en el apartado indicado en su momento, (reitero, Apartado iii) denominado: "Daños y Perjuicios por efectos del Rubro Económico dejado de cancelar, naciente de Modificación de Diseño solicitado por la Administración y ejecutado por el Contratista"), se aprecia que las labores cobradas corresponden a los componentes ejecutados y entregados efectivamente, siendo estos: anteproyecto, diseño, planos y especificaciones, y es a partir de ahí, que se procede a cobrar los honorarios profesionales, siendo que de conformidad con la labor desplegada y entregada a este órgano gubernamental, en las etapas ejecutadas y con base a la modificación presupuestaria del proyecto, el precio real por la ejecución ingenieril corresponde a la suma total de ₡223.928.713 (doscientos veintitrés millones novecientos veintiocho mil setecientos trece colones), monto del cual, si le restamos lo ya efectivamente cancelado (₡131.918.500 (ciento treinta y un millones novecientos dieciocho mil quinientos colones)), queda por consiguiente un saldo pendiente de cancelar por parte de esta Administración, por la suma de ₡92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones).

Ahora bien, mismo tratamiento y criterio que lo esbozado anteriormente, a la solicitud de esta Administración en lo que respecta al deber de aportar como mínimo las tablas indicadas para cada uno de los ítems SVA, Pavimentos, Planta tratamiento, Terminal etc. por separado, aportando la totalidad de la prueba escrita y oficiales con las tablas de memoria de cálculo necesaria demostrando la obtención de valores cobrados; ya que prevención y como se mencionó anteriormente, carece de interés actual.

Esta carencia de interés actual nace a partir de que esta Administración, tiene en su poder la oferta detallada de este consorcio en el cual se estableció preliminarmente los costos de la obra constructiva, adicionalmente a ello y con todos los aumentos, variaciones y modificaciones, los planos finales del proyecto, mismos a lo cuales, se les adjunto en su momento oportuno, todas y cada una de las líneas de trabajo e ítems debidamente presupuestados (presupuesto que consta en los autos).

Este presupuesto en la forma en que se solicita, ya fue debidamente entregado, debidamente revisado e inclusive aprobado, aspecto que puede denotar esta Administración en los autos del expediente, en donde inclusive, es mencionado en diversos oficios emitidos por esta Administración.

Debo dejar claro a esta Autoridad, que los rubros a cobrar por este Consorcio corresponden a dos muy claramente especificados: A) Daños y Perjuicios por efectos del Rubro Económico dejado de cancelar, naciente de Modificación de Diseño solicitado por la Administración y ejecutado por el Contratista; y B) El Lucro Cesante correspondiente a la utilidad del componente de construcción.

En el caso del primer rubro, quedo muy claro y consignado en el presente documento y en el escrito presentado con fecha de 11 de enero del 2021, ya que desde una perspectiva o metodología completamente sintética, lo que se está cobrando son los honorarios profesionales nacientes de los servicios ejecutados; servicios que se realizaron por un monto mayor al monto presupuesta en la oferta, esto en razón de los aumentos y variaciones solicitadas por la administración, durante los componentes de anteproyecto y diseño.

Como puede observarse en lo sucesivo, de la oferta presentada y los diseños y planos entregados, tenemos en términos generales, y a manera de resumen las siguientes modificaciones y aumentos:

MEZZANINE:
El área del mezzanine es completamente adicional del alcance original, y genera los siguientes costos:

- *Al incluir el mezzanine el proyecto se convierte en una obra de 2 niveles, repercutiendo en los análisis de regularidad en altura, así como los efectos del viento y sismo en la estructura, lo cual provoca un aumento en la estructura.*
- *las salas adyacentes se convierten en áreas de doble altura, aumentando considerablemente áreas de fachadas y cerramientos.*
- *Mas área de entrepiso, y elementos estructurales tales como columnas, vigas, viguetas, gradas, barandas.*
- *Mas salidas electromecánicas, tomacorrientes, luminarias, supresión de incendios.*
- *Mas mobiliario.*
- *Para asegurar la accesibilidad en el mezzanine fue necesario incorporar un LIFT.*

PASO TECHADO:
El paso techado es completamente adicional del alcance original, y genera los siguientes costos:

- *Mas área de entrepiso, y elementos estructurales tales como placas aisladas, pedestales, columnas, vigas, viguetas, barandas.*
- *Mas salidas electromecánicas, luminarias, sistema de supresión de incendios, seguridad, que generan que se requieran equipos con mayor potencia o mayor tamaño como por ejemplo paneles solares.*
- *Mas área de ventanería (división entre los pasillos).*
- *Mas área de cubierta.*

AIRE ACONDICIONADO:

Para la línea de Sistema de A/C, el alcance de cartel no contemplaba toda el área interna del edificio sino solo el área de oficinas, por lo que para la versión final el alcance aumentó considerablemente al incluirse más oficinas, lobby, mezzanine y salas de espera dentro del nuevo alcance, lo que de manera directa genera la necesidad de:

- *Mayor cantidad de equipos y de mayor capacidad.*
- *Tableros con más espacios o mayor cantidad de tableros y breakers.*
- *Mas canalizaciones y cableado*
- *Mayor cantidad de paneles solares requeridos para cumplir con la certificación LEED. (dado que los mismos se calculan en función de la capacidad requerida por el edificio).*
- *Mayor calibre en cableado de la acometida eléctrica.*
- *Transformador de mayor capacidad, por lo que el existente se tendría que reemplazar.*
- *-Volumen de aire a enfriar/refrescar aumento de un piso con ventiladores a dos pisos con A/C debido al mezzanine.*

-Originalmente A/C compartido para oficinas, pasó a uno individual por oficina, generando que se requieran más unidades evaporadoras y por ende aumentando el consumo eléctrico.
-Se aumenta el costo en cerramientos ya que se debe asegurar que los cerramientos sean herméticos y produzcan poca radiación para que evitar que los sistemas se sobrecarguen.

OFICINAS ADICIONALES:
-Mas área de edificación.
-Mas aires acondicionados.
-Mas salidas eléctricas, telecomunicaciones, luminarias.
- Al requerir aires acondicionados individuales, fue necesario extender las divisiones de cada oficina hasta el cielo raso, las cuales, inicialmente estaban planteadas a media altura.

SISTEMA DE SONIDO:
-Adicional en su totalidad, ya que en el cartel no se solicitaba, pero es necesario para el correcto funcionamiento de una terminal.

CAÑO PERIMETRAL:
-Adicional recomendado como medida que aumente la vida útil de los pavimentos.

PERRERA SVA:
-Mas área de entrepiso, columnas, vigas, viguetas, cubierta, etc.

CENTRO DE RECICLAJE:
-Adicional requisito de la certificación LEED.
(...)

Es importante resaltar, que dichos aumentos repercutieron técnicamente en otras disciplinas en donde es más complejo determinar la diferencia entre la versión de cartel y la versión final, como lo son la estructural, donde al aumentar en área y altura, genera repercusiones en los análisis de regularidad en altura y en planta, así como los efectos del viento y sismo en la estructura, lo cual también provoca un aumento en las dimensiones de las secciones para cumplir lo estipulado por los distintos códigos vigentes.

Un caso similar sucede con los sistemas electromecánicos, donde no se pueden estimar con certeza la afectación, debido a que en muchos componentes los costos aumentan exponencialmente al aumentar de capacidad en un elemento o equipo; por ejemplo, al aumentar el edificio en área implica no solo que aumentan las distancias que hay que cubrir con tubería y cableado, sino que también aumenta el calibre del cableado y por ende el diámetro de la tubería.

En base a todo lo anteriormente esbozado, puede denotar esta Administración que efectivamente los componentes ejecutados corresponden a elementos adicionales no ofertados, siendo por ese motivo la existencia de una diferencia de ₡92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones).

Ahora bien, en cuanto al segundo rubro (Lucro Cesante) corresponde a una labor no ejecutada, pero que bajo los parámetros normativos y esbozados en el escrito con fecha del 11 de enero del 2021, corresponde y es deber de la administración cancelarlos en base a la oferta presentada. Este rubro no requiere de ningún análisis presupuestario o de valores, ya que es un porcentaje establecido previamente y que compete específicamente del 14% señalado como utilidad en la Plataforma SICOP".

Respuesta del Consorcio Maderotec ante la solicitud del oficio número DGAC-DA-IA-OF-0089-2021 citado.

A fin de continuar con el análisis técnico de la liquidación presentada por el Consorcio Maderotec, mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0089-2021 del 11 de febrero de 2021, mismo que la fue notificado el día 12 de febrero de 2021, por medio de correo electrónico, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica solicitó nuevamente la información adicional indicando lo siguiente:

"1. Según el alegado es cierto que la ingeniería y la arquitectura cuenta con porcentaje establecido para calcular los aranceles.
2. No es cierto que el presupuesto entregado por su representada haya sido aprobado en su momento por la Administración.

Por lo tanto, es de suma importancia que la empresa nos facilite la información requerida en el formato adjunto en el oficio antes mencionado por que le otorga un plazo de 5 días hábiles para la remisión de la información completa".

Ante la solicitud de la Unidad de Infraestructura, mediante escrito del 17 de febrero de 2021, recibido por la esa Unidad vía correo electrónico el día 22 de febrero de 2021, el Consorcio Maderotec manifestó lo siguiente:

"Esta representación difiere del criterio externado por esta Autoridad, en cuanto a que no se tiene por aprobado el presupuesto entregado, ya que de conformidad con las obligaciones sucintas a partir del contrato marco de la presente licitación, así como en base a los diversos oficios emitidos, en donde de forma tácita, siempre se ha manifestado un costo de la obra constructiva a partir de ₡3.024.856.243. Este aspecto queda más que claro, si nos abordamos a las formas de pago relativas a los componentes de: A) Anteproyecto, mismo que se desglosa

en Estudios Preliminares y Estudio de Anteproyecto; y B) Diseño y Especificaciones, mismo que se desglosa en diseño, planos y especificaciones, y visados de construcción. Dentro del contrato marco jurídico que regula la relación que unía a mi representada con la Administración, de las obligaciones que se desprendían del componente de Diseño y Especificaciones, se estipulaba que para la correspondiente cancelación del rubro económico ofertado y contratado, debía ser entregado el presupuesto final de la obra constructiva. Como es de conocimiento de esta Administración, tal componente fue cancelado en su momento oportuno e inclusive, la retención aplicable y establecida para efectos de cumplimiento, también fue devuelta (adjunto comprobantes de depósito de la cancelación de dichas sumas). Con lo anteriormente mencionado, queda claro que para efectos técnicos y jurídicos del presente proceso, ya existía una entrega formal y definitiva del presupuesto, mismo que fue aceptado en su integridad, ya que de no ser así, en ningún momento se hubiese procedió a cancelar la suma correspondiente al componente que tenía como parte integral, la entrega a este presupuesto. Esta Administración no puede ahora, tener por no aceptado dicho presupuesto, por el simple hecho de no existir una aceptación expresa, ya que el mismo coligue todas y cada una de las líneas de trabajo, el cual es elaborado a partir del diseño final y los planos. Hoy por hoy, ese presupuesto indicado, es de más de mil líneas y a partir de ahí, es de donde nace también, la imposibilidad material de cumplir técnicamente con un formato de presupuesto como el que se adjunta con la resolución que se contesta con la presente.

Como es de conocimiento de esta Administración y en mayor medida por cada uno de los citados (Arq. Marcela Gutierrez Flores, Ing. Carlos Campos Chavarría, Ing. Daniel Oswaldo Calderón Mata e Ing. Alexander Sánchez Mora), que para el establecimiento definitivo de los costos relacionados a una obra constructiva, los mismos se definen hasta el momento en que se encuentren aprobados y determinados, tanto el diseño final como los planos relativos a la construcción a ejecutar. En razón de ello, el realizar un análisis comparativo de un presupuesto dado en la oferta, en relación al presupuesto dado con el diseño final, es prácticamente imposible y más si le anudamos a que las líneas ofertadas en el componente de construcción, corresponden únicamente a 25 líneas y el mismo presupuesto dado en su momento oportuno, corresponde a más de mil líneas de trabajo. Pese a lo dicho anteriormente y con el afán de cumplir a cabalidad el formato solicitado, adjuntamos al presente el Excel en lo que corresponde específicamente a una descomposición del presupuesto entregado únicamente en las 25 líneas ofertadas. En base a ello, se le aclarara a esta Administración, que los efectos de los cobros dados en su momento, corresponde a la variación de precio en cuanto a los honorarios de los componentes entregados (A) Anteproyecto, mismo que se desglosa en Estudios Preliminares y Estudio de Anteproyecto; y B) Diseño y Especificaciones, mismo que se desglosa en diseño, planos y especificaciones, y visados de construcción.), mismo que si se calcula tomando como base el presupuesto entregado de ₡3.024.856.243; y el siguiente rubro que corresponde al Lucro Cesante, este sale únicamente a partir de la utilidad establecida de los componentes de construcción, demolición y operación y/o mantenimientos, rubro que se calculó en base a la oferta y el contrato refrendado, ya que son etapas que no se ejecutaron. Adicionalmente a lo dicho, procedo a corregir el error material referido al rubro económico cobrado en la audiencia a la recisión, misma que tiene fecha del 11 de enero del 2021. En dicho momento se estableció en el apartado iii denominado Daños y Perjuicios por efectos del Rubro Económico dejado de cancelar, naciente de Modificación

de Diseño solicitado por la Administración y ejecutado por el Contratista, que el rubro pendiente de cancelar por parte de esta Administración en ocasión a los honorarios adicionales generados por la modificación del precio del presupuesto, correspondía a la suma de ₡ 92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones). La situación es que en la realidad material, ese rubro no es el que realmente se encuentra pendiente de cancelar, sino el rubro corresponde a la suma de ₡ 104.323.514 (ciento cuatro millones trescientos veintitrés mil quinientos catorce colones).

Este error nace a partir de que el cuadro adjunto con la actualización del precio, no cargo técnicamente la suma correspondiente a visado de construcción, adjunto la misma:

	DESGLOSE DE COMPONENTES:	OFERTADO:		VALOR ACTUALIZADO:
A.1	ESTUDIOS PREIMINARES	₡ 23 745 150	1,4%	₡ 44 923 608
A.2	ESTUDIO DEL ANTEPROYECTO	₡ 2 638 350	0,2%	₡ 2 638 350
B.1	DISEÑO	₡ 19 347 900	1,1%	₡ 36 604 421
B.2	PLANOS Y ESPECIFICACIONES	₡ 73 873 800	4,2%	₡ 139 762 335
B.3	VISADO DE CONSTRUCCION	₡ 12 313 300	0,7%	
	TOTAL	₡ 131.918.500		₡ 223.928.713

La realidad material, corresponde al cuadro que adjunto junto al presente:

	DESGLOSE DE COMPONENTES:	OFERTADO:		VALOR ACTUALIZADO:
A.1	ESTUDIOS PREIMINARES	₡ 23 745 150	1,4%	₡ 44 923 608
A.2	ESTUDIO DEL ANTEPROYECTO	₡ 2 638 350	0,2%	₡ 2 638 350
B.1	DISEÑO	₡ 19 347 900	1,1%	₡ 36 604 421
B.2	PLANOS Y ESPECIFICACIONES	₡ 73 873 800	4,2%	₡ 139 762 335
B.3	VISADO DE CONSTRUCCION	₡ 12 313 300	0,7%	₡ 12 313 300
	TOTAL	₡ 131.918.500		₡ 236.242.013

Siendo así, esta Administración puede denotar que al día de hoy, tomando como base la labor desplegada y entregada a este órgano gubernamental, en las etapas ejecutadas y con base a la modificación presupuestaria del proyecto, el precio real por la ejecución ingenieril corresponde a la suma total de ₡236.242.013, de los cuales, únicamente se ha cancelado la suma de ₡131.918.500 (ciento treinta y un millones novecientos dieciocho mil quinientos colones), quedando por consiguiente un saldo pendiente de cancelar por parte de esta Administración, por la suma de ₡104.323.514 (ciento cuatro millones trescientos veintitrés mil quinientos catorce colones). Tomando como base a lo anteriormente dicho, solicito a esta Autoridad se tenga por cumplida a cabalidad la prevención realizada, en caso de que la misma

no se considere, favor indicarnos hora y fecha tendiente a una reunión en la cual, podamos absolver posiciones y evitar mayores atrasos".

II. Criterio técnico emitido por la Unidad de Infraestructura

Mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0172-2021 del 09 de abril de 2021, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica emitió criterio técnico e indicó lo siguiente:

"I. Nuestra posición en cuanto a la causal invocada
Con respecto al punto 1. de la nota del 11 de enero de 2021 presentada por MADEROTEC, en donde no comparte el argumento esgrimido por la administración para la recisión del contrato, no se acepta lo indicado en su nota por lo siguiente:

"Impacto del covid-19 en la Dirección General de Aviación Civil.
En el caso concreto del contrato derivado de la Licitación Pública 2018LN-000005-0006600001, denominada "MEJORAMIENTO DE TERMINAL DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN", la situación producida por el Covid-19 ha provocado un impacto en la liquidez de la institución, lo cual impide material y adversamente (en el costo y/o el tiempo), el cumplimiento de las obligaciones de la Administración conforme a este Contrato.

Por su parte, mediante oficio número DGAC-DFA-RF-OF-031-2020 del 26 de mayo de 2020, elseñor Ronald Romero Méndez, Encargado de la Unidad de Recursos Financieros, indicó lo siguiente:

"Debido a la pandemia del Covid-19 el Consejo Técnico de Aviación Civil ha tenido una gran afectación en sus ingresos, al ser una institución que depende del turismo y al estar las fronteras cerradas sus ingresos prácticamente se han visto reducidos a cero a partir del mes de mayo, de acuerdo a proyecciones que se han realizado y a los ingresos reales que se han generado en la institución hasta el mes de abril no son suficientes para cubrir los gastos de capital y los gastos corrientes para el período 2020.

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

INGRESOS TOTALES	INGRESO DE CAPITAL	GASTO DE CAPITAL	INGRESO CORRIENTE	GASTO CORRIENTE
15,011,389,529.98	2,281,514,857.16	13,269,403,028.23	12,729,874,672.64	20,894,681,317.78
DEFICIT GASTO DE CAPITAL		10,987,888,171.07		
DEFICIT GASTO DE CORRIENTE				8,164,806,645.14

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

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

Esto sería el panorama para el período 2020.

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

Así bajo este escenario para el año 2020 y 2021 el Consejo Técnico de Aviación Civil tendrá que priorizar en aquellos proyectos de inversión que realmente no se pueden detener". (Información tomada del oficio DGAC-AJ-OF-1576-2020 de fecha 26 de noviembre 2020)

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

Es innegable que la pandemia ha ocasionado afectaciones a varios sectores económicos tanto a nivel nacional como a nivel internacional lo cual ha afectado a la industria aeronáutica en su actividad económica como a la movilidad en el transporte aéreo, ocasionando que los ingresos sufran reducciones significativas debido a una combinación de elementos, entre los que se incluyen las medidas de confinamiento, las restricciones a los desplazamientos y las reticencias de los pasajeros a volar, lo que ha provocado que, en los primeros meses de la pandemia, dos tercios de la flota comercial global quedase en tierra sin operación con una recuperación muy lenta, todo ello afectando la generación de ingresos de la Dirección General de Aviación Civil que es absolutamente dependiente de la actividad aeronáutica al ser una institución que se autogestiona financieramente, por lo que se han dado impactos inmediatos en el transporte aéreo y en el mediano plazo en la industria aeronáutica. El cierre generalizado de las fronteras aéreas para el tránsito de pasajeros nacionales y turistas internacionales ha llevado a la industria aérea a una seria crisis de la cual no escapa esta institución, lo cual motivó la decisión de rescindir el contrato de marras por fuerza mayor ante el impacto de la pandemia en las finanzas de la institución, lo que ha quedado demostrado con el cuadro anterior en el que se muestra la caída de los ingresos y las necesidades que se deben atender, mismas que superan los ingresos percibidos.

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

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

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

CONDICIONES GENERALES
La construcción implica todo el desarrollo de los diseños debidamente planteados y aprobados porla administración.

Así las cosas, y siendo que la Administración cuenta con evidencia documental que prueba la afectación que ha tenido la incidencia de la pandemia por COVID-19 en las finanzas de la institución,que le impidieron continuar con la fase constructiva de las obras contenidas en el diseño elaboradopor la empresa MADEROTEC, se rechaza lo indicado por la empresa en cuanto a la causal invocada para la rescisión contractual y se ratifica que la misma se fundamenta en un hecho de Fuerza Mayor, derivado de las incidencias que ha tenido el COVID19 en las finanzas de la institución, por constituirhechos externos a la relación contractual que repercutieron directamente en la misma, dado lo extraordinario de su aparición y gravedad de su incidencia, lo que ha ocasionado la terminación anormal del contrato.

II. Se liquidan daños y perjuicios causados al contratista

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

En principio, el cartel establece claramente lo siguiente:

OBJETO DE LA CONTRATACIÓN:

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

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

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

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

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

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

"Se deben realizar revisiones periódicas por medio de reuniones del desarrollo del proyecto entre el Contratista y la Inspección de la UIA según la tabla 1.5.1, para lograr la aprobación por parte del equipo de Inspección. Una vez aprobado el proyecto por la UIA, el Contratista debe realizar los planos constructivos y especificaciones técnicas, así como los trámites de visado y permisos de construcción del proyecto. El oferente debe utilizar como referencia el anteproyecto arquitectónico preparado por la UIA." (el subrayado no es del original)

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

Otro aspecto importante para mencionar es lo también establecido en el cartel de licitación y consignado supra, en el sentido de que, para la preparación de los componentes de Anteproyecto y Diseño, el oferente debía utilizar como REFERENCIA la PROPUESTA de la Administración. Este aspecto reviste relevancia, por cuanto la modalidad de esta contratación es Diseño y Construcción, con lo cual la empresa MADEROTEC debía elaborar un anteproyecto y un diseño final. El insumo dado por la Administración tal y como se indicó en el cartel era solamente referencial, ya que de lo contrario, se hubiese omitido el componente de Anteproyecto del alcance del contrato y se hubiera pasado de manera directa a la fase de Diseño a partir de la propuesta de la Administración, lo cual evidentemente NO ocurrió, por tanto la empresa MADEROTEC debía preparar un anteproyecto a partir de la propuesta y atender el levantamiento de requerimientos de la Administración en relación al proyecto, incluirlos en el Anteproyecto, presentarlo a la Administración para su aprobación y luego proseguir con el Diseño, lo cual ocurrió.

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

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

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



Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica

CONTRATO	OC 901555
MONTO	¢ 1,758,900,000.00
FECHA VISADO CFIA	11/11/2019
CATASTRO	L-676188-87
TAMAÑO	970 M2
REGISTRADO POR	08086
BITACORA	M0039252, M0039253, M0039254

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El contratista debe incluir en sus costos todas aquellas correcciones a los planos especificaciones y presupuesto que la Administración requiera, ya sea por necesidad propia o por la razón que se detectan incumplimientos de normativa. *(El resaltado no es del original)*

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

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

CAMBIO DE MATERIALES Únicamente en casos de fuerza mayor ***y/o que se determine conveniente a los intereses institucionales se podrá aceptar cambios en los términos técnicos de referencia establecidas en el Cartel.*** *Si el contratista propone usar materiales y/o accesorios diferentes a los especificados o detallados en planos, deberá ser aprobado por la Administración. En caso de que los cambios aprobados requieran rediseño de alguno de los sistemas, el mismo será preparado y costeado por el contratista, sujeto a la aprobación de los inspectores, la responsabilidad profesional será asumida por los nuevos diseñadores. Todo incremento de costos derivados del cambio será cubierto por el contratista, sin costo para la DGAC. En caso contrario, la disminución en los costos sí le será reconocida a la DGAC, o bien cualquier material u objeto excedente le será entregado a la DGAC. Es deber del contratista presentar el coste de los cambios de forma oportuna, de manera de que la Administración disponga de los elementos necesarios para la toma de decisiones y su trámite respectivo. (El resaltado no es del original)*

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

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

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

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

Tabla 1.5.1

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

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

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

Formulario 5
Oferta Económica

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

SEÑORES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
PROVEEDURIA INSTITUCIONAL

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

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

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

San José
5 de setiembre

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

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

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

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

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

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

iv) Lucro cesante

Respondiendo al punto 3, siendo que la suspensión del contrato se origina en una situación de fuerza mayor y no en un actuar arbitrario de la Administración, como ha quedado demostrado en el punto 1 de esta nota, en principio NO procede el derecho del contratista a que se le reconozcan los perjuicios o lucro cesante (el artículo 210 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa no establece el derecho).
Lo anterior se soporta en lo desarrollado por la firma BLP Abogados en su página web (https://www.blplegal.com/es/suspension-contrato-administrativo-fuerza-mayor-caso-fortuito-COVID19-Coronavirus-Costa-Rica, en la cual se establece lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

MADEROTEC

Alto de Ochomogo, diagonal a la estación de servicio Costa Rey
info@maderotec.com / www.maderotec.com

Formulario 6
Desglose de Costos Construcción

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

SEÑORES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
PROVEEDURIA INSTITUCIONAL

Estimados señores:

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

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

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

se firma digitalmente todas las anteriores declaraciones, manifestaciones y aceptaciones expresas
Adolfo Mejía Márquez / 1-1057-0856
Representante legal del CONSORCIO MADEROTEC

San José
5 de setiembre

Desglose estructura del costo de la oferta:

Analizando la estructura de costos presentada por la empresa en la oferta, es fácil determinar que en esta no está declarada la utilidad, así mismo la empresa aduce que la utilidad la declaró en el sistema de compras públicas SICOP, colocando una estructura de costos diferente a la consignada en la oferta económica en el formulario 6. Desglose de costos de construcción misma que es parte de la oferta y del contrato que fue refrendado por la Contraloría General de la Republica, por lo que a continuación se presenta la estructura de costos declarada por la empresa en la plataforma SICOP.

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

Desglose estructura del costo SICOP.

Del cuadro Desglose estructura del costo de oferta se desprende que:
Se presentó el Concepto de equipo por un 5%, Alquileres 3% y Otros (sin especificación) 6%.
La suma de estos componentes corresponde a un 14%, porcentaje que coincide con el 14% de utilidad declarado por la empresa en la plataforma SICOP.

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

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

De los cuadros anteriores se puede concluir que la empresa incorporó a la utilidad los rubros de Equipo, Alquileres y otros, lo cual es técnicamente incorrecto ya que los rubros de equipo y alquiler no pueden ser considerados dentro de la utilidad, por lo que se infiere que la utilidad máxima a considerar sería de hasta un 6%, por lo que solo se podría reconocer a la empresa, en el caso que procediera, los siguientes montos por los componentes del contrato que no fueron realizados dada la rescisión contractual:

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

Así las cosas, en conclusión, la Administración podría reconocerle a la empresa hasta un monto de ¢97.618.950 por el concepto de utilidad o lucro cesante, a pesar de que el criterio de esta Unidad es que no procedería su cancelación ya que el motivo de la terminación del contrato obedece a un tema de Fuerza Mayor, dada la incidencia de la pandemia por COVID19 que le impidió a la DGAC proseguir con la fase constructiva del proyecto, a pesar de que la Administración procuró y gestionó alternativas para poder continuar con el mismo, la empresa declinó realizar el proyecto con un alcance menor según lo manifestado en oficio de la referencia".

Trabajos realizados por el contratista y pagos efectuados por parte de la Administración

Mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0410-2020 del 22 de mayo de 2020, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica indicó lo que los pagos que se han realizado al Consorcio Maderotec fueron los siguientes:

Componente	**Dato detallado en oficio UIA**	**Actividades**	**Pago efectuado al contratista**
ANTEPROYECTO	*La empresa realizó estudios del anteproyecto de la DGAC, planteando mejoras al diseño original y agregó solicitudes de la administración y SVA. Realizó el planteamiento de la estructura y la cimentación a utilizar a partir del estudio de suelos facilitado por la administración, generó reuniones semanales de avance, avance LEED, levantamiento topográfico, planos a nivel anteproyecto con sus renders.*	A1.1. Estudios preliminares y Estudio de propuesta A.1.2 Desarrollo del Anteproyecto arquitectónico	Avance 1 ₡26.383.500.00
Diseño	*Avance # 2: La facturación fue por un avance del 50% de diseño y planos constructivos, su avance es mayor a este porcentaje, pero en resguardo de la administración y bajo un criterio unificado de la Unidad de tomo la decisión del porcentaje de avance. En octubre 2019.*	B.2.1 Planos constructivos en las áreas: arquitectónica, estructural, eléctrica, mecánica y sanitaria. B.2.2 Memorias de Cálculo B.2.3 Especificaciones técnicas B.3 Permisos y visados	Avance N°2 ₡ 46.610.850,00 Avance N°3 ₡ 46.610.850,00 Avance N°4 ₡ 12.312.300,00%

	Avance #3: La facturación se pagó en diciembre 2019 por un avance del 50% de diseño y planos constructivos, tal cómo se indicó en el informe de facturación en esa factura se pagó el 50% de avance en el contrato original, se señaló que el CETAC solicito la inclusión de obras lo cual aumentó el alcance original, se dio una orden de suspensión para que el Contratista genere un presupuesto con los planos finales para análisis y envió a probación, a pesar de tener en proceso los permisos se decidió pagar el monto total con los planos sellados en firme en 2020 *Avance #4: Sello de planos y su visado por los entes requeridos. Febrero 2020*	B.3.1 Informe con tres copias de todos los permisos de Construcción pertinentes.	
		Total	₡ 131.917.500.00

Por su parte, el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, indicó lo siguiente:

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

FECHA DE FACTURA	NÚMERO DE FACTURA	MONTO BRUTO DE FACTURA	RETENCIÓN 2%	RETENCIÓN 10%	MONTO NETO PAGADO
5/29/2019	FC - 001(Copiar	28,383,500.00	- 527,670.00	-	25,855,830.00
10/2/2019	FC - 00100001010000000109	46,610,850.00	- 932,217.00	- 4,661,085.00	45,678,633.00
12/18/2019	FC - 00100001010000000129	46,610,850.00	- 932,217.00	- 4,661,085.00	45,678,633.00
2/14/2020	FC - 00100001010000000145	12,312,300.00	- 246,246.00	- 1,231,230.00	12,066,054.00
	TOTAL	131,917,500.00	- 2,638,350.00	- 10,553,400.00	129,279,150.00

Retenciones depositadas al Consorcio Maderotec, según disposición del acuerdo del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC).

Tal y como se indicó en el apartado de antecedentes, mediante artículo 13 de la sesión ordinaria 88-2020 del 02 de diciembre de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil tomó el siguiente acuerdo:

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

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

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

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

Condición de la garantía de cumplimiento:

Según se desprende en la plataforma del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), la garantía rendida por el Consorcio Maderotec vence el 06 de mayo de 2021.

[4. Detalle de la garantía]

Número de garantía/tranferencia	005204409-01
Fecha de emisión	07/11/2018
Tipo de garantía	Garantía de cumplimiento
Forma de Rendición de garantía	Garantía Electrónica
Tipo de modificación de garantía	Ampliación de plazo
Fecha de Vencimiento	06/05/2021
Moneda	Cólon (Costa Rica)
Monto de garantía	87 945.000
Número del cartel	20180700085
Número de procedimiento	2018LN-000005-0006600001
Descripción	Mejoramiento de Terminal de AIL

III. Análisis del caso concreto

I. En cuanto a la causal invocada

El Consorcio Maderotec manifiesta su desacuerdo y oposición respecto a la causal invocada, tanto por consideraciones de hecho, como por consideraciones jurídicas adicionales. En cuanto a las consideraciones de hecho, en el expediente existe evidencia de que la Administración si contaba con los recursos económicos recursos económicos requeridos para hacerle frente a la presente contratación, al menos en su versión original, esto es sin las "*modificaciones*" al diseño que fueron posteriormente ordenadas por el CETAC durante la elaboración de éste.

No obstante, como ya fue explicado tanto la resolución número 217-2020 (artículo 13 de la sesión ordinaria 88-2020 del 02 de diciembre del 2020), emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, misma que resuelve la rescisión contractual por fuerza mayor, así como el criterio emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-172-2021 citado, ante la situación que ha provocado la pandemia Covid-19, la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil han tenido un gran impacto en la liquidez económica, pues no se cuente con ingresos en virtud de que la institución depende del turismo y la actividad aeronáutica, y ante la emergencia nacional al día de hoy ha decrecido considerablemente el ingreso de pasajeros, lo cual incide grandemente en la economía de la institución, lo cual por motivos de fuerza mayor se tuvo de rescindir el contrato.

Esto ha generado que la Dirección General de Aviación no haya podido desarrollar gran cantidad de contrataciones, pues ha tenido que limitarse a desarrollar proyectos aeronáuticos, limitar contrataciones e incluso buscar renegociar a la baja contratos que actualmente tiene suscritos.

Si bien es cierto, en enero de 2019, la Administración contaba con contenido presupuestario para desarrollar el proyecto, al tratarse el mismo de etapas o componentes y al no realizarse durante el mismo período presupuestario (año 2019) y ante la afectación de la pandemia del Covid-19 en el año 2020, la finanzas de la Dirección General de Aviación Civil se vieron reducidas en un aproximadamente de un 80%, de manera que resultaba materialmente imposible desarrollar las etapas restantes (etapa de construcción, mantenimiento y operación), pues dicho contenido presupuestario dependía de los ingresos por transferencia de capital del Gobierno Central, según la Ley reguladora de los derechos de salida del territorio nacional, artículo 2, inciso c).

Dicho esto, la motivación dada por el Consejo Técnico de Aviación Civil no resulta violatoria a los derechos del contratista, pues es innegable que la pandemia ha ocasionado afectaciones a varios sectores económicos, tanto a nivel nacional como a nivel internacional, lo cual ha afectado a la industria aeronáutica en su actividad económica, como a la movilidad en el transporte aéreo, ocasionando que los ingresos sufran reducciones significativas debido a una combinación de elementos, entre los que se incluyen las medidas de confinamiento, las restricciones a los desplazamientos y las reticencias de los pasajeros a volar, lo que ha provocado que en los primeros meses de la pandemia, dos tercios de la flota comercial global, tuvieran que quedarse en tierra sin operación, con una recuperación muy lenta, todo ello afectando la generación de ingresos de la Dirección General de Aviación Civil, misma que es absolutamente dependiente de la actividad aeronáutica, por ser una institución que se autogestiona financieramente, por lo que se han dado impactos inmediatos en el transporte aéreo y en el mediano plazo en la industria aeronáutica.

Las limitaciones o restricciones en el ingreso por las fronteras aéreas para el tránsito de pasajeros nacionales y turistas internacionales ha llevado a la industria aérea a una seria crisis de la cual no escapa esta institución, lo cual motivó la decisión de rescindir el contrato de marras, por fuerza mayor, ante el impacto de la pandemia en las finanzas de la institución, lo que ha quedado demostrado con el cuadro anterior, en el que se muestra la caída de los ingresos y las necesidades que se deben atender, mismas que superan los ingresos percibidos.

Por lo que siendo que las proyecciones de flujos de tráfico de pasajeros, la recuperación de ingresos a los niveles previos al Covid-19, será gradual entre 3 a 5 añosdependiendo de la evolución del escenario mundial y de la recuperación que se dé en los mercadosvinculados con la actividad aeronáutica, la situación económica de la institución no solo se vio afectada para el año 2020, sino que se mantiene la incertidumbre para este 2021 y posiblemente para el 2022 y 2023, pues el incremento de tráfico de pasajeros y generación de ingresos, es lo que le permitirá a la Dirección General de Aviación Civil contar con fondos para desarrollar proyectos de esta magnitud.

Ahora bien, si bien en cierto existió un gran interés por parte de la Administración de concluir el proyecto y la Dirección General de Aviación Civil efectuó grandes esfuerzos para llegar a cabo las etapas restantes del proyecto, buscando financiamientos y opciones que permitieran desarrollarlo en su totalidad el proyecto, no fue posible por lo que el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó rescindir el contrato por fuerza mayor. Única y verdadera causa que resultaba legalmente suficiente para emitir el acto administrativo de rescisión contractual.

Así las cosas, siendo que la Administración cuenta con evidencia documental que prueba la afectación que ha tenido la incidencia de la pandemia por Covid-19 en las finanzas de la institución, misma que le impidieron continuar con la fase constructiva de las obras contenidas en el diseño elaborado por el Consorcio Maderotec, se rechaza lo indicado por la empresa en cuanto a la causal invocada para la rescisión contractual y se ratifica que la misma se fundamenta en un hecho de fuerza mayor, derivado de las incidencias que ha tenido el Covid-19 en las finanzas de la institución, por constituir hechos externos a la relación contractual que repercutieron directamente en la misma, dado lo extraordinario de su aparición y gravedad de su incidencia, lo que ha ocasionado la terminación anormal del contrato.

II. En cuanto a la liquidación de daños y perjuicios causados al contratista.

Como se indicó anteriormente, en el escrito del 11 de febrero de 2021, el Consorcio Maderotec señaló que se cobraba la suma de ₡319.787.763 (trescientos diecinueve millones setecientos ochenta y siete mil setecientos sesenta y tres colones), el cual se desglosa de la siguiente manera: **A)** Por concepto de modificación del costo de la obra para efectos de anteproyecto, diseño, planos y otras especificaciones, la suma de ₡92.010.213,00 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones); y **B)** Por concepto de lucro cesante (Utilidad del Proyecto Constructivo), la suma de ₡227.777.550,00 (doscientos veintisiete millones setecientos setenta y siete mil quinientos cincuenta colones).

Con respecto al rubro económico supuestamente dejado de cancelar, producto de la modificación del diseño, el contratista señala lo siguiente:

> *"Adicionalmente a lo dicho, procedo a corregir el error material referido al rubro económico cobrado en la audiencia a la recisión, misma que tiene fecha del 11 de enero del 2021.*

Como puede apreciar de los rubros ofertados y adjudicados, cada uno de los detalles presupuestarios y porcentuales para la ejecución de la obra, se dio a partir de una construcción por un costo económico de ¢1.598.840.100 (mil quinientos noventa y ocho millones ochocientos cuarenta mil cien colones), lo cual, con base al monto presupuestado, la Etapa A, denominado Anteproyecto, tenía un costo de 1.5%, para un total de ¢26.383.500 (veintiséis millones trescientos ochenta y tres mil quinientos colones) y la Etapa B, denominada Diseño, Planos y Especificaciones, tenía un costo de 6%, para un total de ¢105.534.000 (ciento cinco millones quinientos treinta y cuatro mil colones).

Dichos rubos ya fueron cancelados por la Administración, esto en estricto apego a la validación de plazos contractuales previstos y ejecutados, existiendo con ello, una aceptación tácita y expresa para efectos del recibido conforme de la labor desplegada por este consorcio.

Ahora bien, como es de conocimiento de esta Administración, en el transcurso de la ejecución de las etapas antes mencionadas, hubo modificaciones y variaciones al diseño original previsto y ofertado, los cuales ocasionaron una variación al precio constructivo del proyecto, pasando del ofertado y antes mencionado, al entregado efectivamente en planos y que corresponde a la suma de ¢3.024.856.243 (tres mil veinticuatro millones ochocientos cincuenta y seis mil doscientos cuarenta y tres colones), mismo que ocasiona que si mismo, una variación de costos, ya que tomando como base este nuevo diseño, la estructura de costos de anteproyecto, así como diseño, planos y especificaciones, en base a los porcentajes aprobados, ofertados y aceptados para estas etapas también varia en su costo, siendo con ello, lo siguientes rubros:

	DESGLOSE DE COMPONENTES:	***OFERTADO:***		***VALOR ACTUALIZADO:***
A.1	*ESTUDIOS PREIMINARES*	*₡23 745 150*	*1,4%*	*₡44 923 608*
A.2	*ESTUDIO DEL ANTEPROYECTO*	*₡2 638 350*	*0,2%*	*₡2 638 350*
B.1	*DISEÑO*	*₡19 347 900*	*1,1%*	*₡36 604 421*
B.2	*PLANOS Y ESPECIFICACIONES*	*₡73 873 800*	*4,2%*	*₡139 762 335*
B.3	*VISADO DE CONSTRUCCION*	*₡12 313 300*	*0,7%*	
	TOTAL	***₡131.918.500***		***₡223.928.713***

Esta Administración puede denotar que al día de hoy, tomando como base la labor desplegada y entregada a este órgano gubernamental, en las etapas ejecutadas y con base a la modificación presupuestaria del proyecto, el precio real de la ejecución ingenieril corresponde a la suma total de ¢ 223.928.713 (doscientos veintitrés millones novecientos veintiocho mil setecientos trece colones) de los cuales únicamente se han cancelado la suma de ¢131.918.500 (ciento treinta y un millones novecientos dieciocho mil quinientos colones),

quedando por consiguiente un saldo pendiente de cancelar por la Administración por la suma de ***¢92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones)***

Sin embargo, en el escrito recibido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, vía correo electrónico el día 22 de febrero de 2021, el Consorcio Maderotec manifestó lo siguiente:

En dicho momento se estableció en el apartado iii denominado Daños y Perjuicios por efectos del Rubro Económico dejado de cancelar, naciente de Modificación de Diseño solicitado por la Administración y ejecutado por el Contratista, que el rubro pendiente de cancelar por parte de esta Administración en ocasión a los honorarios adicionales generados por la modificación del precio del presupuesto, correspondía a la suma de ₡92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones). La situación es que en la realidad material, ese rubro no es el que realmente se encuentra pendiente de cancelar, sino el rubro corresponde a la suma de ₡104.323.514 (ciento cuatro millones trescientos veintitrés mil quinientos catorce colones).

Este error nace a partir de que el cuadro adjunto con la actualización del precio, no cargo técnicamente la suma correspondiente a visado de construcción, adjunto la misma:

	DESGLOSE DE COMPONENTES:	OFERTADO:		VALOR ACTUALIZADO:
A.1	ESTUDIOS PREIMINARES	₡ 23 745 150	1,4%	₡ 44 923 608
A.2	ESTUDIO DEL ANTEPROYECTO	₡ 2 638 350	0,2%	₡ 2 638 350
B.1	DISEÑO	₡ 19 347 900	1,1%	₡ 36 604 421
B.2	PLANOS Y ESPECIFICACIONES	₡ 73 873 800	4,2%	₡ 139 762 335
B.3	VISADO DE CONSTRUCCION	₡ 12 313 300	0,7%	
	TOTAL	₡ 131.918.500		₡ 223.926.713

La realidad material, corresponde al cuadro que adjunto junto al presente:

	DESGLOSE DE COMPONENTES:	OFERTADO:		VALOR ACTUALIZADO:
A.1	ESTUDIOS PREIMINARES	₡ 23 745 150	1,4%	₡ 44 923 608
A.2	ESTUDIO DEL ANTEPROYECTO	₡ 2 638 350	0,2%	₡ 2 638 350
B.1	DISEÑO	₡ 19 347 900	1,1%	₡ 36 604 421
B.2	PLANOS Y ESPECIFICACIONES	₡ 73 873 800	4,2%	₡ 139 762 335
B.3	VISADO DE CONSTRUCCION	₡ 12 313 300	0,7%	₡ 12 313 300
	TOTAL	₡ 131.918.500		₡ 236.242.013

Siendo así, esta Administración puede denotar que al día de hoy, tomando como base la labor desplegada y entregada a este órgano gubernamental, en las etapas ejecutadas y con base a

la modificación presupuestaria del proyecto, el precio real por la ejecución ingenieril corresponde a la suma total de ₡236.242.013, de los cuales, únicamente se ha cancelado la suma de ₡131.918.500 (ciento treinta y un millones novecientos dieciocho mil quinientos colones), quedando por consiguiente un saldo pendiente de cancelar por parte de esta Administración, por la suma de ₡104.323.514 (ciento cuatro millones trescientos veintitrés mil quinientos catorce colones). Tomando como base a lo anteriormente dicho, solicito a esta Autoridad se tenga por cumplida a cabalidad la prevención realizada, en caso de que la misma no se considere, favor indicarnos hora y fecha tendiente a una reunión en la cual, podamos absolver posiciones y evitar mayores atrasos".

De conformidad con el criterio emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-172 del 09 de abril dl 2021, con respecto al punto 2 de la nota, resulta preciso aclarar que en ningún momento en esta contratación se puede tipificar una contratación irregular, por cuanto el Consorcio Maderotec pretende ignorar lo consignado en el cartel de licitación, mismo que es el reglamento de la contratación, y generar una confusión al respecto.

En principio, el cartel establece claramente el objeto de la contratación, señalando que corresponde al "*Diseño y construcción de la nueva Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, Seguridad y Vigilancia Aérea (SVA), Bodegas y obras conexas (acceso a plataforma, recarpeteo y parqueo) así como las instalaciones para paneles solares, sistemas contra incendio y tratamiento de aguas residuales, en Limón, esto a partir del Plan de Desarrollo del aeródromo*".

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

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

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

Nótese que la fecha de inicio de la contratación de diseño y construcción de la nueva terminal del Aeropuerto Internacional de Limón (orden de servicio #1), se dio en fecha 18 de marzo de 2019, y la indicación de los requerimientos aludidos por el contratista (mezanine, paso techado, perrera, etc.) para que se incorporaran al análisis y preparación del anteproyecto y posterior diseño se dan durante la etapa correspondiente del primer componente establecido en el cartel de licitación, mismo que es el anteproyecto, tal como lo indica el contratista en el oficio número 0527-1-2019 del 27 de mayo de 2019, los cuales quedaron incorporados en el diseño y planos correspondientes.

Todo ello al amparo de un contrato válido y eficaz, promovido en sujeción a los procedimientos de contratación administrativa establecidos en nuestro ordenamiento positivo y contenido en el objeto de la contratación.

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

> *"Se deben realizar revisiones periódicas por medio de reuniones del desarrollo del proyecto entre el Contratista y la Inspección de la UIA según la tabla 1.5.1, para lograr la aprobación por parte del equipo de Inspección. Una vez aprobado el proyecto por la UIA, el Contratista debe realizar los planos constructivos y especificaciones técnicas, así como los trámites de visado y permisos de construcción del proyecto. El oferente debe utilizar como referencia el anteproyecto arquitectónico preparado por la UIA".*
>
> (el subrayado no es del original)

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

Otro aspecto importante a mencionar, es lo establecido en el cartel de licitación y consignado supra, en el sentido de que para la preparación de los componentes de Anteproyecto y Diseño, el oferente debía utilizar como referencia la propuesta de la Administración. Este aspecto reviste relevancia, por cuanto la modalidad de esta contratación es Diseño y Construcción, con lo cual, el Consorcio Maderotec debía elaborar un anteproyecto y un diseño final.

El insumo dado por la Administración, tal y como se indicó en el cartel, era solamente referencial, ya que de lo contrario, se hubiese omitido el componente de Anteproyecto del alcance del contrato y se hubiera pasado de manera directa a la fase de Diseño a partir de la propuesta de la Administración, lo cual evidentemente no ocurrió, por tanto, el Consorcio Maderotec debía preparar un anteproyecto a partir de la propuesta y atender el levantamiento de requerimientos de la Administración en relación al proyecto, incluirlos en el Anteproyecto, presentarlo a la Administración para su aprobación y luego proseguir con el Diseño, lo cual ocurrió.

Por tanto, no son de recibo los argumentos invocados por el Consorcio Maderotec en cuanto a una contratación irregular.

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

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



cfia
Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica

CONTRATO	OC 901555
MONTO	¢ 1,758,900,000.00
FECHA VISADO CFIA	11/11/2019
CATASTRO	L-676188-87
TAMAÑO	970 M2
REGISTRADO POR	08086
BITACORA	M0039252, M0039253, M0039254

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

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

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

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

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

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

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

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

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

> ***"Si por algún motivo, durante el tiempo de ejecución, surge la necesidad de realizar cambios al diseño de menor impacto que no sobrepasen el 20% del monto de la construcción y que puedan ser registrados en bitácoras del CFIA, el contratista tiene la obligación de realizar la propuesta ajustándola a la realidad del sitio de construcción, sin que esto represente costo alguno para la Administración.***
>
> ***El contratista debe incluir en sus costos todas aquellas correcciones a los planos especificaciones y presupuesto que la Administración requiera, ya sea por necesidad propia o por la razón que se detectan incumplimientos de normativa".***
>
> (El resaltado no es del original)

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

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

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

contratista presentar el coste de los cambios de forma oportuna, de manera de que la Administración disponga de los elementos necesarios para la toma de decisiones y su trámite respectivo.

(El resaltado no es del original)

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

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

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

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

Tabla 1.5.1

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

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

Formulario 5
Oferta Económica

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

SEÑORES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
PROVEEDURIA INSTITUCIONAL

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

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

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

San José
5 de setiembre

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

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

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

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

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

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

Por otro lado, en materia de contratación administrativa, así como cualquier contratación típica, puede que resulte necesaria la modificación del contrato. En el contrato administrativo, una de las partes es la Administración Pública, la cual tiene una serie de facultades que un contratista normal no tendría, y dentro de éstas está la posibilidad de modificar unilateralmente el contrato, es decir de variar algo de lo pactado, por su propia cuenta. Esta potestad, se encuentra regulada en los artículos 12 de Ley de Contratación Administrativa y 208 de su reglamento.

Estas modificaciones pueden realizarse durante la ejecución del contrato, o aún antes de iniciar, siempre y cuando se cumpla con una serie de requisitos que recoge el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa:

1. Que la modificación, aumento o disminución del objeto no le cambie su naturaleza, ni tampoco le impida cumplir con su funcionalidad o fin inicialmente propuesto. Es decir, si con la modificación se cambia la naturaleza del objeto contractual, entonces la Administración no podría realizarla por sí sola.

2. Que en caso de aumento se trate de bienes o servicios similares. Lógicamente debe tratarse de bienes o servicios que amplíen o aumenten el objeto y por ende, similares.
3. Que no exceda el 50% del monto del contrato original, incluyendo reajustes o revisiones, según corresponda.
4. Que se trate de causas imprevisibles al momento de iniciar el procedimiento, sea que la entidad no pudo conocerlas pese a haber adoptado las medidas técnicas y de planificación mínimas cuando definió el objeto. Es importante tener presente que debe tratarse de situaciones imprevisibles, es decir, que no pudieron ser conocidas por la Administración antes de iniciar el procedimiento de compra.
5. Que sea la mejor forma de satisfacer el interés público.
6. Que la suma de la contratación original, incluyendo reajustes o revisiones de precio, y el incremento adicional no superen el límite previsto para el tipo de procedimiento tramitado. La idea de este requisito es que no se sobrepase la modificación del límite para la realización de un procedimiento de compra, así por ejemplo, si se realizó una licitación abreviada, no debe pasarse del monto máximo para realizar una abreviada y entrar a los rangos de la licitación pública.

Para que la Administración pueda modificar el contrato debe cumplir con todos y cada uno de los requisitos anteriores. Así, si por ejemplo cumple con todos los requisitos, pero de la suma del contrato original más la modificación se excede el límite del procedimiento tramitado, no podría llevar a cabo por sí sola la modificación.

En los casos en que la Administración considere necesario modificar el contrato, a pesar de no cumplir con uno o varios de los requisitos del artículo 208 Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, deberá solicitar autorización a la Contraloría General de la República.
En el presente asunto, según se desprende del expediente administrativo no existe ninguna adenda al contrato que haya modificado el contrato suscrito entre las partes, que determinen las modificaciones alegadas por el Consorcio Maderotec.

El contrato refrenado por la Contraloría General de la Republica, mediante oficio número DCA-0262 (02748) del 25 de febrero de 2019, suscrito por los señores Alfredo Aguilar Arguedas, entonces Gerente Asociado, y Lucia Golchez Beirute, fiscalizadora de la División de Contratación Administrativa de la Contraloría de la Republica, fue aprobado en forma condicionada, el contrato y adenda suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y el Consorcio Maderotec, para el diseño y construcción de la nueva Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, Seguridad y Vigilancia Aérea (SVA), Bodegas y obras conexas, (acceso a plataforma, recarpeteo y parqueo), así como las instalaciones para paneles solares, sistemas contra incendio y tratamiento de aguas residuales, por un monto de ¢1.758.900.000,00 (mil setecientos cincuenta y ocho millones novecientos mil colones exactos), y con un plazo de 785 días naturales, dividido de la siguiente manera:

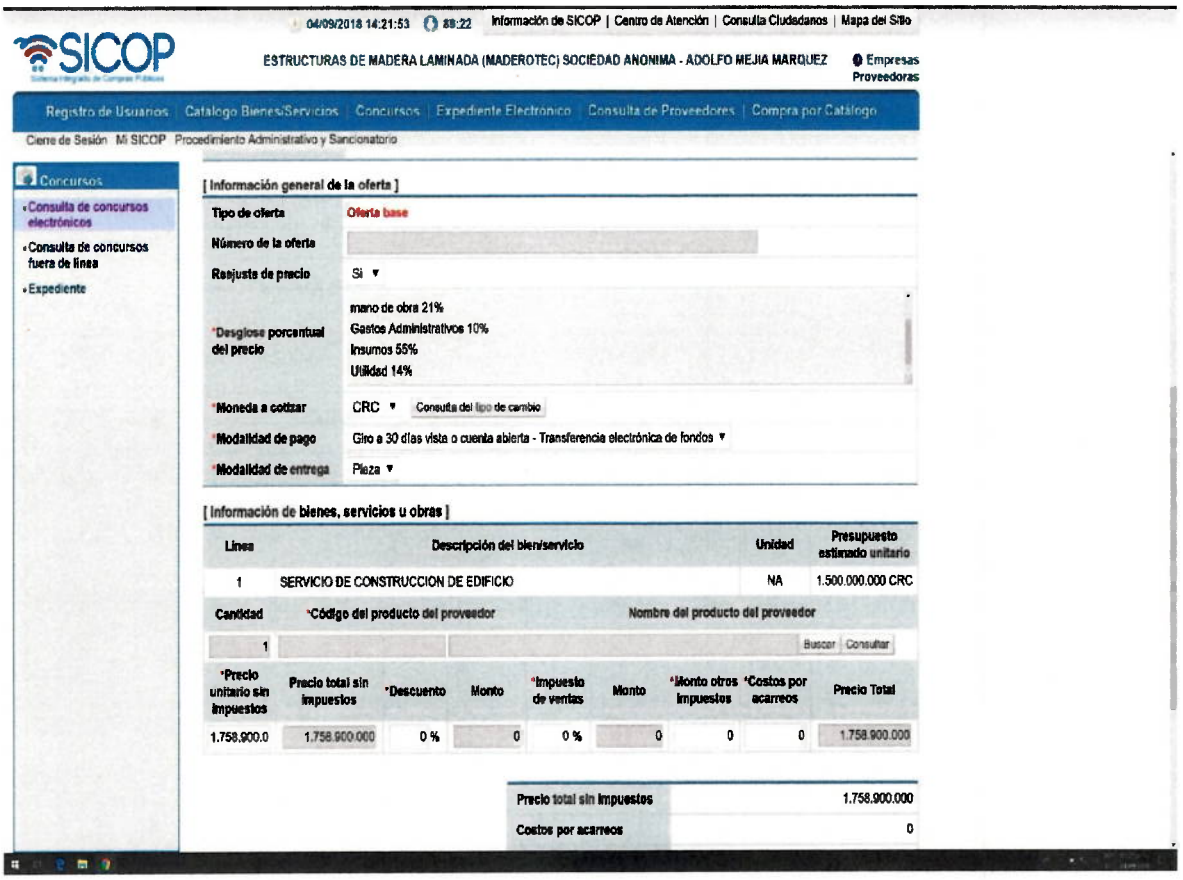
Nº	Componente	Cantidad	Monto unitario (números y letras)	Monto total (números y letras)	Plazo de entrega*
A	ANTEPROYECTO	1	¢26 383 500	Veintiséis millones trescientos ochenta y tres mil quinientos colones.	56 días
B	DISEÑO	1	¢105 534 000	Ciento cinco millones quinientos treinta y cuatro mil colones	182 días
C	CONSTRUCCION	1	¢1 598 840 100	Mil quinientos noventa y ocho millones ochocientos cuarenta mil cien colones	168 días
D	DEMOLICION	1	¢14 247 090	Catorce millones doscientos cuarenta y siete mil noventa colones	14 días
E	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	1	¢13 895 310	Trece millones ochocientos noventa y cinco mil trecientos diez colones	365 días
	TOTAL		¢1 758 900 000	Mil setecientos cincuenta y ocho millones novecientos mil colones	785 días

Todo de acuerdo a lo indicado en el cartel, especificaciones técnicas y oferta presentada.

Por lo antes dicho, con fundamento al criterio técnico emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y siendo que no se generó ninguna adenda al contrato sobre posibles modificaciones al contrato en las etapas de anteproyecto y diseño, se rechaza el rubro presentado por el Consorcio Maderotec.

III. Lucro cesante

En cuanto al lucro cesante, en el escrito del 11 de febrero de 2021, el Consorcio Maderotec señaló que en el presente apartado corresponde a la utilidad de la Licitación Pública, la cual nace en los efectos bajo aquellas etapas no ejecutadas y nacidas a partir de la rescisión ordenada por esta Administración, la cual de conformidad con la oferta corresponde a un 14%. Este porcentual, puede denotarse jurídicamente de la exposición del desglose de precio, restablecida para tal efecto dentro de la plataforma del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), misma que determina expresamente lo siguiente:



Ese analisis, lo realiza tomando como base dicha linea porcentual de utilidad, aplicada especificamente a la etapas rescindidas por esta Administracion (C. Construccion, D. Demolicion y E. Mantenimiento) y con base a los costos ofertados y adjudicadas, es deber de la Administración, como efecto de lucro cesante, la cancelacioon de la utilidad aprobada, sea esta la suma total de **¢227.777.550,00 (doscientos veintisiete millones setecientos setenta y siete mil quinientos cincuenta colones)**, misma que se desglosa para todos los efectos de la siguiente manera:

	COMPONENTES DE LA OFERTA:	OFERTADO:	UTILIDAD	SALDO:
C	CONSTRUCCION	₡ 1 598 840 100	14,0%	₡ 223 837 614
D	DEMOLICION	₡ 14 247 090	14,0%	₡ 1 994 593
E	MANTENIMIENTO	₡ 13 895 310	14,0%	₡ 1 945 343
	TOTAL	₡ 1 626 982 500		₡ 227 777 550

Ahora bien, en el criterio emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0172-2021 citado, se establece que siendo que la suspensión del contrato se origina en una situación de fuerza mayor y no en un actuar arbitrario de la Administración, como ha quedado demostrado en el presente asunto, no procede el derecho del contratista a que se le reconozcan los perjuicios o lucro cesante (el artículo 210 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa no establece el derecho).

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

1. **¿Puede el contratista reclamar perjuicios o lucro cesante con motivo de la suspensión del contrato por motivo de la pandemia por COVID-19?**
   Siendo que la suspensión del contrato se origina en una situación de fuerza mayor o caso fortuito y no en un actuar unilateral de la Administración, en principio, no procede el derecho del contratista a que se le reconozcan los perjuicios o lucro cesante (el artículo 210 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa no establece el derecho), sin embargo, podría analizarse en cada caso concreto.

Sin embargo, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica señala que si la Unidad de Asesoría Jurídica considera y tiene el fundamento jurídico para la cancelación de dicho rubro, la valoración de esa unidad sobre el porcentaje de lucro cesante es la siguiente:

Al no contar con el rubro de utilidad declarado por el Consorcio Maderotec, tal como se indica en el siguiente cuadro, la Unidad de Infraestructura realizó un ejercicio para determinar un monto razonable y acorde con la misma información suministrada por éste en su oferta económica, como se demuestra de seguido.

Sin embargo, cabe destacar que nunca se brindó por parte de la Administración (Unidad de Infraestructura) la Orden de Inicio del componente de construcción y la Administración canceló los componentes de Anteproyecto y Diseño cobrados por la empresa contratista.

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

Primero, se revisó la estructura de costos presentada en la oferta, la cual se muestra a continuación se detalla lo siguiente:

MADEROTEC

Formulario 6
Desglose de Costos Construcción

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

SEÑORES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
PROVEEDURIA INSTITUCIONAL

Estimados señores:

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

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

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

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

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

San José
5 de setiembre

Desglose estructura del costo de la oferta:

Analizando la estructura de costos presentada por la empresa en la oferta, es fácil determinar que en esta no está declarada la utilidad, así mismo la empresa aduce que la utilidad la declaró en el sistema de compras públicas SICOP, colocando una estructura de costos diferente a la consignada en la oferta económica en el formulario 6. Desglose de costos de construcción misma que es parte de la oferta y del contrato que fue refrendado por la Contraloría General de la Republica, por lo que a continuación se presenta la estructura de costos declarada por la empresa en la plataforma SICOP.

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

Desglose estructura del costo SICOP.

[Información general de la oferta]

Tipo de oferta	Oferta base
Número de la oferta	
Reajuste de precio	SI
*Desglose porcentual del precio	mano de obra 21% Gastos Administrativos 10% Insumos 55% Utilidad 14%
*Moneda a cotizar	CRC — Consulta del tipo de cambio
*Modalidad de pago	Giro a 30 días vista o cuenta abierta - Transferencia electrónica de fondos
*Modalidad de entrega	Plaza

[Información de bienes, servicios u obras]

Línea	Descripción del bien/servicio	Unidad	Presupuesto estimado unitario
1	SERVICIO DE CONSTRUCCION DE EDIFICIO	NA	1 500 000.000 CRC

Cantidad	*Código del producto del proveedor	Nombre del producto del proveedor
1		Buscar Consultar

*Precio unitario sin impuestos	Precio total sin impuestos	*Descuento	Monto	*Impuesto de ventas	Monto	*Monto otros impuestos	*Costos por acarreos	Precio Total
1 758 900.0	1.758.900 000	0 %	0	0 %	0	0	0	1.758.900.000

Precio total sin impuestos	1.758.900.000
Costos por acarreos	0

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

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

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

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

De los cuadros anteriores se puede concluir que el Consorcio Maderotec incorporó a la utilidad los rubros de Equipo, Alquileres y otros, lo cual es técnicamente incorrecto, ya que los rubros de equipo y alquiler no pueden ser considerados dentro de la utilidad, por lo que se infiere que la utilidad máxima a considerar sería de hasta un 6%, por lo que solo se podría reconocer a la empresa, en el caso que procediera, los siguientes montos por los componentes del contrato que no fueron realizados dada la rescisión contractual:

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

Así las cosas, la Administración podría reconocerle a el Consorcio Maderotec hasta un monto de ¢97.618.950 por el concepto de utilidad o lucro cesante, no obstante, el criterio de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica es que no procedería su cancelación, ya que el motivo de la terminación del contrato obedece a un tema de fuerza mayor, dada la incidencia de la pandemia por el Covid-19, misma que le impidió a la Dirección General de aviación Civil proseguir con la fase constructiva del proyecto, a pesar de que la Administración procuró y gestionó alternativas para poder continuar con el mismo, la empresa declinó realizar el proyecto con un alcance menor según lo manifestado en oficio de la referencia.

Ahora bien, los artículos 11 de la Ley de Contratación Administrativa y 209 de su Reglamento establecen lo siguiente:

> ***"Articulo 11.-Derecho de rescisión y resolución unilateral.*** *Unilateralmente, la Administración podrá rescindir o resolver, según corresponda, sus relaciones contractuales, por motivo de incumplimiento, por causa de fuerza mayor, caso fortuito o cuando así convenga al interés público, todo con apego al debido proceso. Cuando se ponga término al*

contrato, por causas que no se le imputen al contratista, la Administración deberá liquidarle la parte que haya sido efectivamente ejecutada y resarcirle los daños y perjuicios ocasionados. En los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor, se liquidará en forma exclusiva la parte efectivamente ejecutada y los gastos en que haya incurrido razonablemente el contratista en previsión de la ejecución total del contrato. La Administración podrá reconocer, en sede administrativa, los extremos indicados en los incisos anteriores. Para hacer efectiva la resolución deberá contar con la aprobación de la Contraloría General de la República.

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

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

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

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

En cuanto al lucro cesante, en la sentencia número 112-92 de las catorce horas quince minutos del quince de julio de mil novecientos noventa y dos, la Sala Primera de Casación del Poder Judicial hace referente a la distinción clásica entre daño emergente y lucro cesante, dicha sentencia indica lo siguiente: *"V.- En muchas ocasiones se utilizan indiscriminadamente las expresiones "daños" y "perjuicios". Es menester precisar y distinguir ambos conceptos. El daño constituye la pérdida irrogada al damnificado (damnum emergens), en tanto el perjuicio está conformado por la ganancia o utilidad frustrada o dejada de percibir (lucro cesans), la cual era razonable y probablemente esperable si no se hubiese producido el hecho (...)".*

Asimismo, en la resolución 1034-F-S1-14 de las nueve horas del siete de agosto de dos mil catorce, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia señaló que "*El lucro cesante por lo tanto, es una forma de daño patrimonial que consiste en la pérdida de una ganancia legítima o de una utilidad económica por parte de la víctima como consecuencia del daño, que con cierta verosimilitud cabía esperar según el curso normal de las cosas o según las circunstancias especiales del caso. Se apoya en la presunción de cómo habrían sucedido los acontecimientos de no haber tenido lugar el evento dañoso*".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve

Por lo tanto, con las consideraciones de hecho y de derecho, así como el criterio emitido por la Unidad de Infraestructura, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0172-2021 citado, se recomienda lo siguiente:

1) No procede el cobro por concepto de modificación del costo de la obra para efectos de anteproyecto, diseño, planos y otras especificaciones, por la suma de ₡92.010.213 (noventa y dos millones diez mil doscientos trece colones), por cuanto, según el criterio emitido por la Unidad de Infraestructura aeronáutica, los trabajos realizados en el anteproyecto y diseño, fueron conforme y en apego a lo establecido en el contrato de licitación y pliego de condiciones y fueron pagados en su totalidad.

2) No procede el cobro por concepto de lucro cesante (utilidad del proyecto constructivo), por la suma de ₡227.777.550 (doscientos veintisiete millones setecientos setenta y siete mil quinientos cincuenta colones), en razón de que el artículo 214 del Reglamento de la Ley de Contratación Administrativa dispone que en **caso fortuito o fuerza mayor**, se tiene que liquidar la parte efectivamente ejecutada y los gastos que tuvo la contratista, en previsión de la ejecución total del contrato, es decir los gastos que tuvo cuando todo iba normalmente y debía ejecutar la obra, siempre que esté debidamente comprobado.

Y únicamente habilita a la Administración de reconocer al contratista cualquier daño o perjuicio que la terminación del contrato le causare, previa invocación y comprobación, cuando la rescisión contractual se origine por motivos de interés público.

3) Notifíquese

ACTA No. 32-2021

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 32-2021

Anexo N° 6

No 56-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:31 horas del 28 de abril del dos mil veintiuno.

Se conoce solicitud de la empresa Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, representada por el señor Tomas Federico Nassar Pérez, para la suspensión de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva a partir del 12 de abril del 2021 y hasta nuevo aviso.

Resultandos:

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

Segundo: Que mediante resolución número 209-2020 del 23 de noviembre del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió lo siguiente:

> *"**1.** Conocer y dar por recibidos los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-2363-2020-E, VU-2364-2020-ambos del 07 de octubre del 2020, mediante el cual la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, informa la suspensión de sus vuelos regulares en las siguientes rutas:*
>
> *• Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa del 01 de noviembre al 18 de diciembre y posteriormente del 27 al 31 de diciembre del 2020.*
>
> *• Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa del 01 de noviembre al 16 de diciembre del 2020.*
>
> *• Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa del 01 de noviembre al 18 de diciembre y posteriormente del 28 al 31 de diciembre del 2020".*

Tercero: Que mediante resolución número 30-2021 del 24 de febrero de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió lo siguiente:

> *"1. Conocer y dar por recibidos los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-2724-2020-E del 20 de noviembre de 2020 y VU-2906-2020-E del 14 de diciembre dle 2020, donde la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la empresa Delta*

Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, informa la suspensión en la ruta Los Ángeles-Liberia-Los Ángeles, según el siguiente detalle:

Los Ángeles, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectiva en los períodos que van del 19 al 27 de diciembre del 2020 y del 01 al 07 de enero del 2021".

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0684-2021E del 15 de marzo de 2021, el señor Tomas Federico Nassar Pérez, apoderada generalísima de la empresa Delta Airlines Inc., solicitó al Consejo Técnico la suspensión temporal de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, e3dectiva a partir del 12 de abril del 2021 y hasta nuevo aviso.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-048-2021 del 06 de abril del 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

"Conocer y dar por recibido el escrito identificado con registro, VU-0684-2021-E, del 15 de marzo del 2021, donde la compañía DELTA AIRLINES Inc, informa de la suspensión de sus vuelos regulares en la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, la cual regirá a partir del 12 de abril del 2021 y hasta por un año.

En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía podrá solicitar una prórroga cumpliendo con lo debidos requisitos establecidos para tal fin.

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

Sexto: Que mediante constancia de no saldo número 131-2021 del 12 de abril de 2021 de 2020, válida hasta el 06 de mayo de 2021, la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, se encuentra al día con sus obligaciones. Asimismo, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 16 de abril de 2021, se constató que dicha empresa se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

I. Sobre los hechos

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

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
CETAC
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la empresa Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, representada por el señor Tomas Federico Nassar Pérez, para la suspensión de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa. Dicha suspensión se justifica por el impacto del Covid-19 en la industria de la aviación y por motivos comerciales.

La empresa solicita que dicha suspensión sea a partir del 12 de abril del 2021 y hasta nuevo aviso; no obstante, lo recomendable es que la suspensión sea por el periodo máximo de un año, por cuanto la ruta no puede estar suspendida por tiempo indefinido, tal situación contravendría el espíritu de un certificado de explotación.

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

> "*2. Cada parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra parte,* salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas *o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.*
>
> *... 4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".*

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, el señor Tomás Federico Nassar Jorge, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Delta Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, en las fechas indicadas.

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

> ***"Artículo 157****.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado*

de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-048-2021 del 06 de abril de 2021, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

"Conocer y dar por recibido el escrito identificado con registro, VU-0684-2021-E, del 15 de marzo del 2021, donde la compañía DELTA AIRLINES Inc, informa de la suspensión de sus vuelos regulares en la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, la cual regirá a partir del 12 de abril del 2021 y hasta por un año".

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 131-2021 del 12 de abril del 2021 de 2020, válida hasta el 06 de mayo del 2021, la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, se encuentra al día con sus obligaciones.

Asimismo, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el día 16 de abril del 2021, se constató que dicha empresa, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Conocer y dar por recibido el escrito número VU-0684-2021E del 15 de marzo del 2021, mediante el cual, el señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la empresa Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, informó la suspensión de sus vuelos regulares en la ruta Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, según siguiente detalle:

Minneapolis, Minnesota, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa, efectivo a partir del 12 de abril del 2021 y hasta el 12 de abril del 2022, inclusive.

Lo anterior, sin detrimento de la eventual ampliación de las medidas de restricción migratoria que establezca el Estado por la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19. Los efectos retroactivos del presente acto administrativo se fundamentan en el artículo 142 de la Ley General de la Administración Pública, el dictamen número C-189-2012 del 06 de agosto de 2012, emitido por la Procuraduría General de la República, y la emergencia de salud pública ocasionada por la expansión mundial del Covid-19.

En caso de que persistan las condiciones que dieron origen a esta suspensión, la compañía podrá solicitar una prórroga cumpliendo con los debidos requisitos establecidos para tal fin.

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

3) Notificar al señor Tomás Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la empresa Delta Airlines, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 32-2021

Anexo N° 7

No 57-2021. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las 19:32 horas del 28 de abril del dos mil veintiuno.

Se conoce la solicitud renovación al certificado de explotación de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, cedula jurídica número 3-101-529994, representada por el señor Alejandro Gutiérrez Oraá, para brindar los servicios de asistencia técnica en tierra con habilitación en servicio de seguridad en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Resultandos:

Primero: Que mediante resolución número 158-2015 del 19 de agosto del 2015, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima un certificado de explotación que le permite brindar servicios de asistencia en tierra, con habilitación en servicio de seguridad en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós, con una vigencia hasta el 19 de agosto del 2020. Sin embargo, mediante resolución número 157-2020 del 24 de agosto del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil amplió el plazo del vencimiento de dicho certificado hasta el 04 de enero del 2021, conforme con la directriz número 079-MP-MEIC del 08 de abril del 2020, 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.

Segundo: Que mediante escrito recibido el 25 de agosto del 2020, el señor Alejandro Gutiérrez Oraá, apoderado generalísimo de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la renovación del certificado de explotación para brindar servicios de asistencia en tierra con habilitación en servicio de seguridad en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Tercero: Que mediante correo electrónico del 21 de agosto del 2020, el señor Mario Fernández Bejarano, entonces jefe de la Unidad de AVSEC FAL, en lo que interesa, señaló lo siguiente:

> *"La empresa Ago debe de presentar una última enmienda de la Directiva de los líquidos y Gels, pero a pesar de eso y en materia AVSEC no estaría en incumplimiento grave para que no puedan proseguir con el proceso de renovación del CO ya que tiene aprobado un programa de seguridad, suficiente para brindar los servicios apegados a la normativa nacional".*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-223-2020 del 27 de octubre del 2020, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendó:

> *"Independientemente de los aspectos legales y técnicos, y en vista de que la solicitud de renovación del certificado de explotación presentada por la compañía se apega a lo requerido en la normativa vigente* ***SE RECOMIENDA:***
>
> ***1.*** *Otorgar a la compañía AGO SECURITY DE C.R. S.A., la renovación del certificado de explotación, bajo los siguientes términos:*

- ***Tipo de servicio:*** *Servicios de Asistencia en Tierra con habilitación en servicios de Seguridad en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.*

- ***Vigencia:*** *Por el plazo que considere el Consejo Técnico de Aviación Civil.*

- ***Base de operaciones:*** *Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.*

2. Otorgar a AGO SECURITY DE C.R. S.A., un primer permiso provisional de explotación a partir del 05 de enero del 2021, en tanto se concluye con el trámite administrativo para la renovación del certificado de explotación".

Quinto: Que mediante articulo décimo séptimo de la sesión ordinaria 93-2020 del 21 de diciembre del 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó elevar a audiencia pública la solicitud de renovación al certificado de explotación de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, para brindar los servicios de asistencia técnica en tierra con habilitación en servicio de seguridad en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós; asimismo, se le autorizó un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 05 de enero del 2021.

Sexto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0163-2021 del 25 de enero del 2021, la señora Karolina Segura Brenes, apoderada generalísima de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgamiento de un segundo permiso provisional de operación, según lo faculta el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil.

Séptimo: Que mediante artículo noveno de la sesión ordinaria 16-2021 del 24 de febrero del 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó otorgar a la Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima un segundo permiso provisional por un plazo de tres meses, a partir del 06 de abril del 2021, fecha posterior al vencimiento del primer permiso provisional autorizado.

Octavo: Que consulta realizada el 24 de marzo del 2021 a la páginas electrónicas del Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y del Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), se informó que la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima se encontraba morosa con ambas instituciones.

Noveno: Que según constancia de no saldo número 118-2021 del 19 de marzo de 2021, emitida por la Unidad de Recursos Financieros, la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-529994, se encuentra al día con en sus obligaciones dinerarias. Asimismo, en consulta realizada el día 16 de abril del 2021 a la Caja Costarricense de Seguro Social, se verificó que dicha empresa se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

Decimo: Que el 12 de abril del 2021, la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima presentó copia certificada de la resolución número 2021006337de las siete horas treinta y dos minutos del veintiséis de marzo

de dos mil veintiuno, emitida por el Juzgado de cobro del I Circuito Judicial de Alajuela, la cual indica lo siguiente:

> *"Por haberse cancelado lo adeudado solicito dar por terminado el presente proceso, levantar los embargos solicitados y archivar el expediente en forma definitiva. Con ello, se tiene(n) por satisfecha(s) totalmente la(s) pretensión(es) del proceso. En consecuencia, se da por TERMINADO el presente proceso. Se ordena el levantamiento de los embargos ordenados en el proceso".*

Décimo primero: Que el día 12 de abril del 2021, la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima presentó comprantes de pago con el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), los cuales se ha venido realizado desde el mes de agosto de 2020 y que corresponden a un arreglo verbal que mantiene la empresa con dicha institución.

Décimo segundo: Que el día 16 de abril de 2021, se consultó el sistema de impuesto a Personas Jurídicas del Sistema de Administración Tributaria Virtual del Ministerio de Hacienda y se comprobó que dicha empresa se encuentra al día con el pago de sus impuestos; además, se constató que se encuentran al día con la declaración en el Registro de transparencia y beneficiarios finales (RTBF), para el período 2019-2020.

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de renovación al certificado de explotación de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, para brindar los servicios de asistencia técnica en tierra con habilitación en servicio de seguridad en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

En este sentido, 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 la Ley General de Aviación Civil 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 esta misma línea de ideas, el numeral 144 de la Ley General de Aviación Civil reza en lo que nos ocupa:

> *"**Artículo 144.-***
> *El certificado operativo tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de control, la supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación".*

Ahora bien, realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-MOPT, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de Certificados de Explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre del 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y demás convenios internacionales de aviación civil, se determinó que la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite la renovación al certificado de explotación para brindar los servicios de Asistencia en Tierra con habilitación en servicios de Seguridad en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Además, la audiencia pública para conocer la solicitud renovación al certificado de explotación de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, para brindar los servicios de asistencia técnica en tierra con habilitación en servicio de seguridad en los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós, se celebró el día 19 de marzo de 2021, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

En otro orden de ideas, según constancia de no saldo número 118-2021 del 19 de marzo del 2021, emitida por la Unidad de Financiero, la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-529994, se encuentra al día con en sus obligaciones dinerarias. Asimismo, en consulta realizada el día 16 de abril de 2021 a la Caja Costarricense de Seguro Social, se verificó que dicha empresa se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF).

Asimismo, ante consulta realizada a las páginas del Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y del Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), se determinó que la empresa Ago Segurity de Costa Rica Sociedad Anónima se encontraba morosa con ambas instituciones; ante esta situación, el 12 de abril de 2021, la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima presentó copia certificada de la resolución número 2021006337de las siete horas treinta y dos minutos del veintiséis de marzo de dos mil veintiuno, emitida por el Juzgado de cobro del I Circuito Judicial de Alajuela, la cual indica lo siguiente:

> *"Por haberse cancelado lo adeudado solicito dar por terminado el presente proceso, levantar los embargos solicitados y archivar el expediente en forma definitiva. Con ello, se tiene(n) por satisfecha(s) totalmente la(s) pretensión(es) del proceso. En consecuencia, se da por*

TERMINADO el presente proceso. Se ordena el levantamiento de los embargos ordenados en el proceso".

Asimismo, presentó comprantes de pago con el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), los cuales se han venido realizados desde el mes de agosto del 2020 y que corresponden a un arreglo verbal que mantiene la empresa con dicha institución. Dicha información fue corroborada con el señor Freddy Bonilla García, inspector de dicha institución, el cual manifestó que la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima mantiene una deuda con la institución y que, efectivamente, se han realizado pagos para amortizar la deuda.

Finalmente, debemos indicar que se consultó el sistema de impuesto a Personas Jurídicas del Sistema de Administración Tributaria Virtual del Ministerio de Hacienda y se comprobó que la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima se encuentra al día con el pago de sus impuestos; además, se constató que se encuentran al día con la declaración en el Registro de transparencia y beneficiarios finales (RTBF), para el período 2019-2020.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamentos en los hechos y citas de ley anteriormente descrito y habiendo cumplido la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima:

1. Otorgar a la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, cedula jurídica 3-101-529994, representada por el señor Alejandro Gutiérrez Oraá, la renovación del certificado de explotación, bajo los siguientes términos:

Tipo de servicio: Servicios de Asistencia en Tierra con habilitación en servicios de Seguridad en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Vigencia: De conformidad con el artículo 144 de la Ley General de Aviación Civil, otorgar la renovación al certificado de explotación hasta por 15 años, contados a partir de la comunicación de su aprobación.

Base de operaciones: Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.

Consideraciones técnicas: La empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

Cumplimiento de las leyes: La concesionaria se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, sus reformas y reglamentos.

Otras obligaciones: La concesionaria deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá rendir *una garantía de cumplimiento de las obligaciones* pecuniarias contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación y de acuerdo con el procedimiento recomendado por el Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el decreto ejecutivo número 23008-MOPT, publicado en *La Gaceta* número 54 del 17 de marzo de 1994, y el decreto ejecutivo número 37972-MOPT, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de Certificados de Explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre del 2013.

Asimismo, la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la Ley General de Aviación Civil. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Finalmente, se le advierta a la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual deberá coordinar con el Gestor interesado cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que el administrador aeroportuario requiera.

Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

2. Notifíquese del presente acuerdo a los señores Alejandro Gutiérrez Oraa y Karolina Segura Brenes, apoderados de la empresa Ago Security de Costa Rica Sociedad Anónima, por medio de los correos electrónicos a.gutierrez@grupoago.com y Karolina.segura@grupoago.com. Inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense y publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de AVSEC FAL, Operaciones Aeronáuticas y Transporte Aéreo.

Olman Elizondo Morales
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil