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

ACTA No. 02-2024

Acta número dos correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciséis horas con cincuenta y nueve minutos del nueve de enero del dos mil veinticuatro, de manera presencial, en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de las siguientes personas: Luis Amador Jiménez quien preside, William Rodríguez López, Mauricio Campos Carrión, Nidia Cordero Padilla, Marcos Castillo Masis y Fadrique Rosales Salas, directores de este Consejo; así como los señores Fernando Naranjo Elizondo, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general, Mauricio Rodríguez Fallas, asesor jurídico y la señorita Sofía Hidalgo Mora de la secretaria de actas.

Se justifica la ausencia del señor José María Vargas Callejas por motivos personales.

I.- APROBACIÓN DE AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 02-2024, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión extraordinaria No. 02-2024.

II.- AUDITORIA INTERNA

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el oficio AI-304-2023, del 15 noviembre del 2023, y suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite modificación al plan de trabajo 2023.

El señor Luis Amador indica que siendo que la Auditoria Interna pidió la modificación al plan de trabajo 2023 a finales de año, requiere que el auditor general le explique al Consejo el por qué, en este caso no se estaría aprobando y solicita que se traslade para la siguiente sesión, con el fin de convocar a los encargados para que brinden las explicaciones correspondientes.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Trasladar el oficio AI-304-2023 para la sesión del jueves 11 de enero del 2024, con el fin de convocar al auditor general para que aclare las consultas en relación con el informe. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio AI-306-2023, del 15 noviembre del 2023, y suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite plan anual de trabajo 2024.

El señor Fadrique Rosales indica que sería importante que la Auditoria Interna realice una explicación de las actividades que está incluyendo en el plan de trabajo 2024.

El señor Luis Amador señala que se estaría trasladando el oficio para la próxima sesión, con el objetivo de que la Auditoria Interna realice una presentación de cuáles son los elementos que conforman el plan de trabajo del 2024. Con esa presentación estarían posteriormente, si están conformes, aprobando el tema.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Trasladar el oficio AI-306-2023 para la sesión del jueves 11 de enero del 2024, con el fin de convocar al auditor general para que explique cuáles son los elementos que conforman el plan de trabajo del 2024.

III.- CONTRALORÍA DE SERVICIOS

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio No. CETAC-CS-OF-0028-2023, del 31 de octubre del 2023, suscrito por el señor Diego Mesén Portela, contralor de servicios, en el que remite el informe correspondiente al III Trimestre 2023.

La señora Nidia Cordero menciona que en el documento se indica que remitieron unos informes a la Dirección General sobre servicios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y en aeropuertos locales. Por lo tanto, sugiere que la Dirección General indique si esos servicios han mejorado o no han mejorado o bien, en qué condición se encuentran esas recomendaciones de la Contraloría de Servicios para darle seguimiento a este informe.

El señor Fernando Naranjo menciona que recibieron un informe de una encuesta que se hizo en julio, la cual que daba deficiencias en cuanto a los servicios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños en muchos aspectos, por ejemplo: baños, infraestructura, chapias, temas conocidos ya por el Consejo que están supeditados, inclusive a temas presupuestarios. La Dirección realizó algunas mejoras, en relación con los temas expuestos en el informe, además, indica que en diciembre se volvió a aplicar la encuesta y se encuentran a la espera del informe que debe ser presentado en enero. Sin embargo, de la encuesta preliminar no ha mejorado la percepción de la calidad de servicio que hay en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, porque no se han hecho mejoras sustanciales producto de las restricciones presupuestarias que se tienen como institución pública. El señor Naranjo menciona que puede presentar el informe que presentó la Contraloría de Servicios respecto a los hallazgos que se presentaron en este aeropuerto.

El señor Fadrique Rosales indica que le gustaría conocer los planes de acción que se generaron a raíz de esas evaluaciones y qué otras oportunidades de mejora importante se han identificado.

El señor Fernando Naranjo solicita que le indiquen específicamente cuáles informes, ya que la Contraloría de Servicios hace por lo menos cuatro valoraciones al año de muchas instalaciones de muchos aeropuertos, por lo tanto, considera importante que se indique de cuáles.

A razón de esto, el señor Fadrique Rosales menciona que sería del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños.
El señor Luis Amador indica que el señor Naranjo mencionó los aeropuertos del sur, además, consulta si el Aeropuerto de Limón está incluido. En virtud de lo anterior, el señor Fernando Naranjo indica que no lo recuerda específicamente en este informe.

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

ACTA No. 02-2024

El señor Luis Amador recomienda que, para la sesión del martes 19 de enero, le soliciten al director general que presente un resumen de esos resultados, incluyendo el Aeropuerto de Limón, ya sea en este informe o en el informe previo en el cual se encuentre.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Dar por recibido el informe del III trimestre 2023 de la Contraloría de Servicios.
- Continuar dando el seguimiento correspondiente a los elementos de servicios y calidad necesarios, con base a la presentación que la Dirección General va a efectuar sobre este informe, en la sesión del martes 16 de enero.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce oficio No. CETAC-CS-OF-030-2023, del 27 de noviembre del 2023, suscrito por el señor Diego Mesén Portela, contralor de servicios, en el que remite informe relacionado con el plan anual de trabajo del 2024 de la Contraloría de Servicios.

El señor Fadrique Rosales comenta sugerencias de indicadores que la Contraloría de Servicios puede tomar en cuenta, por ejemplo, la cantidad de gestiones resueltas satisfactoriamente, gestiones resueltas a tiempo según el nivel de servicio que tengan definido, planes de acciones y acciones correctivas concretas que se generen a raíz de las evaluaciones que ellos hagan durante el 2024, hacer un comparativo de recomendaciones dadas versus las ejecutadas, también la cantidad de trámites simplificados que lo puedan tomar como un indicador y podría ser otra opción realizar encuestas cortas para medir la calidad del servicio utilizando el NPS, el cual es un tipo de encuesta para medir el nivel de servicio o aceptación que tenga la Contraloría de Servicios.

El señor Luis Amador le indica al señor Fadrique Rosales si estaría dispuesto a realizar una sesión de trabajo de previo a la sesión del Consejo, con el objetivo de retroalimentar a la Contraloría de Servicios, además, consulta si algún otro miembro del Consejo quiere estar presente en esta reunión.

A razón de esto, el señor Marcos Castillo indica que a él le gustaría participar.

El señor Luis Amador indica que este informe se estaría dando por recibido y con base en esa misión de trabajo, se podría tomar algún otro acuerdo adicional que haga falta, según lo comuniquen el señor Fadrique Rosales y Marcos Castillo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el informe relacionado con el plan anual de trabajo del 2024 de la Contraloría de Servicios.

IV.- ÓRGANO DIRECTOR

ARTÍCULO SEXTO

Este artículo corresponde a un proceso administrativo en desarrollo por lo que se trata de información confidencial, hasta que este concluya el proceso de resolución final se conocerá en el acta que corresponda.

ARTÍCULO SÉTIMO

Este artículo corresponde a un proceso administrativo en desarrollo por lo que se trata de información confidencial, hasta que este concluya el proceso de resolución final se conocerá en el acta que corresponda.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- COMISIÓN DE SALUD DGAC

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2519-2023, del 12 de diciembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DFA-UGIRH-CM-OF-1246-2023, del 11 de octubre del 2023, suscrito por los señores Luis Miranda Muñoz, Pedro Ramírez Sutherland, Sandra Álvarez Jiménez y Carlos Guerrero Torres de la Comisión de Salud de la DGAC, en el que remite informe de la política de promoción de la salud mental, prevención y atención a las personas con problemas asociados al uso de sustancias psicoactivas en la DGAC.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la política institucional, el plan de acción y el procedimiento para abordar los casos de los funcionarios con problemas de consumo de sustancias psicoactivas en la DGAC. Además, se instruye a la Dirección General y la Comisión de Salud, para que lo ponga en práctica y ejecute a partir del 2024.

B. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2292-2023, del 31 de octubre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1111-2023, del 31 de octubre del 2023, suscrito

por los señores Luis Diego Díaz Hernández, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce solicitud de modificación del permiso de uso en precario de los espacios 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, asignados originalmente a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, para que sean utilizados por la compañía Aerobell Flight School sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-495667, para brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y aeronaves ala Fija, en las habilitaciones de cursos teóricos y prácticos en helicóptero, aviones y habilitaciones de vuelos por instrumentos (solo ala fija) y demás especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2292-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1111-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 009-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.009-2024 que resuelve:

1) Modificar el permiso de uso en precario otorgado en los espacios 31 y 32 ocupados actualmente por la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, para brindar los servicios de transporte no regular nacional de pasajeros y carga, según su certificado de operación que vence el 26 de noviembre de 2023, para que en adelante sean utilizados por la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, cédula jurídica 3-101-495667, cuya actividad a desarrollar es brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y aeronaves ala Fija, en las habilitaciones de cursos teóricos y prácticos en helicóptero, aviones y habilitaciones de vuelos por instrumentos (solo ala fija) y demás especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual al certificado de explotación (14 de agosto de 2033) a partir de su aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante los oficios números DGAC-DA-OF-0339-2023 del 10 de octubre de 2023, y DGAC-DA-OF-367-2023 del 30 de octubre de 2023.

2) Notifíquese a la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, representada por el señor Juan Montalto Lorenzo, en calidad de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la citada compañía, por medio del correo electrónico jmontalto@aerobellsc.com

3) Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2311-2023, del 02 de noviembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1120-2023, del 02 de noviembre del 2023, suscrito por la señora Carla Morales González, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce recurso de reconsideración interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, portador de la cédula de identidad número 6-0687-0180, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-179890, en contra del artículo octavo de la sesión ordinaria número 48-2023 del 15 de agosto de 2023, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la

cual se aprobó la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2311-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1120-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 010-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 010-2024 que resuelve:

1) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, portador de la cédula de identidad número 6-0687-0180, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-179890, en contra del artículo octavo de la sesión ordinaria número 48-2023 del 15 de agosto de 2023, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la cual se aprobó la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.

2) Confirmar la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés, en todos sus extremos.

3) **Se da por agotada la vía administrativa**.

4) Notificar al señor Johnny Xatruch Benavides, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos jxatruch@codisa.com y ecastro@codisa.com.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2376-2023, del 10 de noviembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1143-2023, del 10 de noviembre del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única VU-3376-2023-E del 16 de octubre del 2023, mediante el cual, el señor Mario Zamora Barrientos, apoderado generalísimo de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), solicitó la cancelación de las rutas: 1) Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); 2) San José – Tambor - San José (SJO-TMU-SJO); 3) San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y viceversa (SJO-LIR-ECI-y viceversa), autorizadas en su certificado de explotación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2376-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1143-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.04, a la cual se le asigna el número 011-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 011-2024 que resuelve:

1. Cancelar del certificado de explotación de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), representada por el señor Mario Zamora Barrientos, en calidad de apoderado generalísimo, las rutas 1) Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); 2) San José – Tambor - San José; (SJO-TMU-SJO); 3) San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y viceversa (SJO-LIR-ECI-y viceversa), efectivo a partir de su aprobación.

2) Notifíquese el presente acuerdo al señor Mario Zamora Barrientos, apoderado generalísimo con límite de suma de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima, por medio del correo electrónico mzamora@flysansa.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las oficinas de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2379-2023, del 13 de noviembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1145-2023, del 13 de noviembre del 2023, suscrito por los señores Luis Diego Díaz Hernández, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Dennis Monge Campos, en su condición de representante legal de la compañía Meco sociedad anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria número 25-2023 del 27 de abril de 2023, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2379-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1145-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.05, a la cual se le asigna el número 012-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.012-2024 que resuelve:

1. Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Dennis Monge Campos, representante legal de la compañía Constructora Meco sociedad anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria número 25-2023 del 27 de abril de 2023, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 051-2023 de las dieciocho horas con doce minutos del veintisiete de abril de dos mil veintitrés.

2. Confirmar la resolución número 051-2023 de las dieciocho horas con doce minutos del veintisiete de abril de dos mil veintitrés, en todos sus extremos.

3. **Dar por agotada la vía administrativa.**

4. Notificar al señor Dennis Monge Campos, representante legal de la compañía Constructora Meco sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos info@constructorameco.com y notificaciones@constructorameco.com

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

5. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Infraestructura Aeronáutica, Recursos Financieros y al Departamento de Aeropuertos.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2387-2023, del 14 de noviembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1149-2023, del 14 de noviembre del 2023, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 3484-2023 del 27 de octubre de 2023, suscrito por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-478044, mediante el cual solicitó la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA), efectiva a partir del 27 de noviembre de 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2387-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1149-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.06, a la cual se le asigna el número 013-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 013-2024 que resuelve:

1. Cancelar del certificado de explotación de la compañía Spirit Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-478044, la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA), efectiva a partir del 27 de noviembre de 2023.

2. Notificar a la señora María de los Ángeles Bogarían Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2409-2023, del 17 de noviembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1160-2023, del 17 de noviembre del 2023, suscrito por el señor Luis Diego Díaz Hernández, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce solicitud de asignación de permiso de uso en precario del terreno para construir 88 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Laguna de Hule sociedad anónima.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2409-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1160-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.07, a la cual se le asigna el número 014-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.014-2024 que resuelve:

1) Otorgar a la compañía Laguna de Hule sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-308839, representada legalmente por el señor Carlos Brown Mojica, el permiso de uso en precario del terreno para construir 88 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 322 metros cuadrados, para actividad privada, así como, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AIF, cuya vigencia será de 5 (cinco) años a partir de su aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-0377-2023 del 8 de noviembre de 2023.

2) Notifíquese a la compañía Laguna de Hule sociedad anónima, representada legalmente por el señor Carlos Brown Mojica, por medio del correo electrónico ch182brownm@gmail.com

3) Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica y Recursos Financieros, así como a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2403-2023, del 15 de noviembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1153-2023, del 15 de noviembre del 2023, suscrito por los señores Juan José Aguilar Umaña, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud del señor Jorge Aguilar Corea, presidente de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-479118, presentada el 10 de octubre de 2023, mediante el cual, solicitó un arreglo de pago por la deuda que mantiene su representada con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2403-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1153-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.08, a la cual se le asigna el número 015-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 015-2024 que resuelve:

1) Autorizar y suscribir el siguiente arreglo de pago con el señor Jorge Aguilar Corea, presidente de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-479118, para que cancele el monto total de **¢3.764.345.51 (Tres millones setecientos sesenta y cuatro mil trescientos cuarenta y cinco con 51/100),** por concepto de facturación adeudada al Consejo Técnico de Aviación Civil, facturas números: #MRPV-8737 del 31 de marzo de 2023, #MRPV-8792 del 15 de abril de 2023, #MRPV-8983 del 21 de abril de 2023, #MRPV-9056 del 8 de mayo de 2023, #DGAC-3041 del 10 de junio de 2023, #MRPV-9183 del 6 de junio de 2023, #MRPV-9240 del 13 de junio de 2023, #MRPV-9358 del 22 de junio de 2023, #MRLB-8995 del 29 de junio de 2023, #MRPV-9530 del 20 de julio de 2023, #MRPV-9602 del 7 de agosto de 2023, #MRPV-9967 del 16 de agosto de 2023, #MRPV-10098 del 6 de setiembre de 2023, #MRPV-10152 del 20 de setiembre de 2023 y #MRPV-10260 del 21 de setiembre de 2023.

2) Se autorice el pago en siete cuotas mensuales por ¢537.763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100), mismas que suman el monto de ¢3.764.345.51 (Tres millones setecientos sesenta y

cuatro mil trescientos cuarenta y cinco con 51/100), pagaderas a partir del mes de diciembre de 2023, posterior a la formalización de dicho arreglo de pago. A cada una de las cuotas mensuales a cancelar, se aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual. Lo anterior por cuanto, la compañía Volar Helicopters sociedad anónima deberá realizar el primer pago, por un monto de ¢537.763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100), adicionándole a este monto, el correspondiente al interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual; lo anterior para formalizar el presente arreglo de pago.

3) Deberá la compañía, cédula jurídica número 3-101-479118, presentar una personería vigente y haber cancelado cualquier otra multa o deuda que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, así como las facturas pendientes, en ambos casos los montos deberán estar debidamente depositas en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil, de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley Volar Helicopters sociedad anónima General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este.

4) Una vez aprobado y firmado dicho arreglo de pago por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, trasladar la documentación correspondiente a la Unidad de Asesoría Jurídica para que proceda a confeccionar las respectivas letras de cambio e informe al señor Jorge Aguilar Corea, en su condición de repetida cita, para que se presente a firmar la documentación correspondiente, posteriormente se trasladará la documentación a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil.

5) Girar las instrucciones a la Unidad Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil para que en caso de incumplimiento por parte de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, informe a la Unidad de Asesoría Jurídica para que esta proceda a gestionar el cobro en vía judicial.

6) Notifíquese al Jorge Aguilar Corea a los correos electrónicos: christian@volarcr.com y eva@volarcr.com.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2431-2023, del 21 de noviembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1172-2023, del 21 de noviembre del 2023, suscrito por la señora Carla Morales González, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe en relación con la modificación a Ley 6227, Ley General de Administración Pública; de conformidad con el artículo vigésimo octavo de la sesión ordinaria 67-2023 celebrada el 31 de octubre de 2023.

Al respecto, la Unidad de Asesoría Jurídica concluyó lo siguiente:

(...)

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

ACTA No. 02-2024

De lo expuesto, se desprende que no hay ningún impedimento legal para que el Consejo Técnico de Aviación Civil realice sesiones virtuales, en los términos de la ley número 10379 del 2 de octubre de 2023, pese a que aún no se ha realizado la reforma al decreto ejecutivo número 43453 del 26 de enero de 2022, Reglamento del Consejo Técnico de Aviación Civil; modificación que esta Asesoría Jurídica se encuentra trabajando.

(...)

Al ser las 17:13 se decreta un receso por parte de la presidencia del Consejo.

Al ser las 17:16 se reanuda la sesión ordinaria 02-2024.

El señor Luis Amador indica que este informe se estaría dando por recibido y la habilitación de las sesiones virtuales sería algo que estarían haciendo de acuerdo con motivos de interés, de oportunidad, etcétera, que ya estarán acordando en su momento los miembros de este Consejo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el informe en relación con la modificación a Ley 6227, Ley General de Administración Pública; de conformidad con el artículo vigésimo octavo de la sesión ordinaria 67-2023 celebrada el 31 de octubre de 2023.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2424-2023, del 20 de noviembre del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1168-2023, del 20 de noviembre del 2023, suscrito por la señora Marilaura González Trejos, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce declaratoria de incobrabilidad de las obligaciones dinerarias del señor Ricardo Brenes Ramírez, cédula de identidad número 4-0100-0050.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2424-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1168-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.09, a la cual se le asigna el número 016-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.016-2024 que resuelve:

1. Declarar la incobrabilidad de la obligación dineraria del señor Ricardo Brenes Ramírez cédula de identidad número 4-100-050, por cuanto, a pesar de los esfuerzos de la Administración por recuperar los montos adeudados en vía administrativa y judicial, ha sido materialmente imposible un resultado favorable a cualquier gestión.

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

2. Instruir a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, para que proceda a cancelar de los registros contables de los estados financieros correspondiente al monto principal correspondiente a ¢5.862.653,40 (cinco millones ochocientos sesenta y dos mil seiscientos cincuenta y tres colones con cuarenta céntimos), más los intereses si los hubiere.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

El señor Luis Amador menciona que el señor Jonathan Cortés Mena, Fiscalizador de la Contraloría General de la República, está solicitando un espacio de una hora el jueves 18 de enero, con el fin de exponer los resultados de la auditoría de carácter especial que están por concluir sobre el control del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

El señor Luis Amador propone que el jueves 18 de enero se celebre la sesión a las 4:00pm, porque están pidiendo una hora, y así poder iniciar de manera ordinaria la sesión del CETAC a las 5:00pm con los asuntos ya internos de la institución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Instruir a la Secretaría de Actas para que informe a la Contraloría General de la República, sobre los detalles de la audiencia otorgada. **ACUERDO FIRME**

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

El señor Marcos Castillo le solicita al director general una actualización con respecto al proceso de la licitación de la reparación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

A razón de esto, el señor Fernando Naranjo señala que ayer recibieron una solicitud por parte de la Comisión Nacional de Emergencias, para ampliar el criterio técnico en cuanto a que se prevenga a los oferentes que se manifieste sobre las justificaciones técnicas específicas del plazo de inicio indicado por ellos en los cronogramas de las obras de pavimento, hoy se dio respuesta por parte de la Dirección General, se puso un día hábil a partir de la notificación que se espera que sea hoy o si es mañana, sería un día hábil para que las compañías presenten la justificación. A partir de eso, se solicita de nuevo a la unidad ejecutora, en este caso la DGAC, que se realice el análisis y la razonabilidad de los cronogramas presentados de cada uno de los oferentes con sus respectivas justificaciones, para remitir de nuevo a la Comisión Nacional de Emergencias y ya se vea la posible adjudicación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo manifestado por el señor Marcos Castillo Masis y Fernando Naranjo Elizondo.

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

ACTA No. 02-2024

ARTÍCULO VIGÉSIMO

El señor Mauricio Campos se refiere al punto B9 (artículo décimo sétimo) de la agenda, ya que se realizó a finales de noviembre y dado a que por dos meses el Consejo Técnico no sesionó, consulta si el tema de incobrables está presupuestado para este año o si estaría perjudicando el presupuesto algún tema similar.

En virtud de lo anterior, el señor Mauricio Rodríguez indica que este tema es el año 2018, se hizo un procedimiento sancionatorio contra una compañía, el director de operaciones y piloto ya que estaban operando con la licencia vencida, se le impuso una sanción de 5.000.000 de colones, no pagó, se fue a un procedimiento monitorio y el señor falleció, además al no movilizarse el expediente por el fallecimiento del involucrado, el Tribunal declaró caduco el procedimiento.

Actualmente, después de todo el análisis que se realizó desde el punto de vista legal y también material, es imposible recuperar esos montos, entonces la no recuperación de una sanción disciplinaria no tiene nada que ver con el presupuesto.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo manifestado por el señor Mauricio Campos Carrión y Mauricio Rodríguez Fallas.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO

El señor Mauricio Campos felicita a la dirección general por la excelente ejecución presupuestaria que lograron para el año 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Tomar nota de lo manifestado por el señor Mauricio Campos Carrión.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECISIETE HORAS CON VEINTIÚN MINUTOS

ACTA No. 02-2024

LUIS AMADOR JIMÉNEZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSÉ FABRIQUE ROSALES SALAS

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

NIDIA CORDERO PADILLA

MARCOS CASTILLO MASÍS

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 02-2024

Fecha: 09 de enero del 2024
Hora: 5:00 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

1.- aprobación de la agenda No. 02-2024

II.- AUDITORIA INTERNA

1.- Oficio suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite modificación al plan de trabajo 2023.

2.- Oficio suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal auditor general, en el que remite plan anual de trabajo 2024.

III.- CONTRALORÍA DE SERVICIOS

1.- Informe correspondiente al III Trimestre 2023, de la Contraloría de Servicios.

2.- Informe relacionado con el plan anual de trabajo 2024 de la Contraloría de Servicios.

IV.- ÓRGANO DIRECTOR

1. Recurso de apelación en subsidio contra la resolución número 03-2023, del Órgano Director de procedimiento contra el señor Rafael Oreamuno Fernández y recusación del órgano director del procedimiento administrativo sancionador.

2. Resolución de recurso de revocatoria con apelación en subsidio interpuesto en contra de señalamiento de audiencia oral y privada del 19 de diciembre del 2023, dictada por el Órgano director del procedimiento administrativo, a efecto de evacuar únicamente la prueba aportada por la Administración, procedimiento que se sigue en contra del funcionario Marco Sotela Castro.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – COMISIÓN SALUD DGAC

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

ACTA No. 02-2024

A1- Informe relacionado con la información de la política de promoción de la salud mental, prevención y atención a las personas con problemas asociados al uso de sustancias psicoactivas en la DGAC.

B.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

B1.- Solicitud de modificación del permiso de uso en precario de los espacios 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, asignados originalmente a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, para que sean utilizados por la compañía Aerobell Flight School sociedad anónima.

B2.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, en contra del artículo octavo de la sesión ordinaria número 48-2023 del 15 de agosto de 2023, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la cual se aprobó la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.

B3.- Informe relacionado con la solicitud del señor Mario Zamora Barrientos, apoderado generalísimo de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), para la cancelación de las rutas: 1) Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); 2) San José – Tambor - San José (SJO-TMU-SJO); 3) San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y viceversa (SJO-LIR-ECI-y viceversa), autorizadas en su certificado de explotación.

B4.- Informe relacionado con el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Dennis Monge Campos, en su condición de representante legal de la compañía Meco sociedad anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria número 25-2023 del 27 de abril de 2023, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023.

B5.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Spirit Airlines Inc. mediante el cual solicitó la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA), efectiva a partir del 27 de noviembre de 2023.

B6.- Informe relacionado con la solicitud de asignación de permiso de uso en precario del terreno para construir 88 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Laguna de Hule sociedad anónima.

B7.- Informe relacionado con la solicitud del señor Jorge Aguilar Corea, presidente de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, presentada el 10 de octubre de 2023, mediante el cual, solicitó un arreglo de pago por la deuda que mantiene su representada con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

B8- Informe relacionado con con la modificación a Ley 6227, Ley General de Administración Pública.

B9.- Informe relacionado con la declaratoria de incobrabilidad de las obligaciones dinerarias del señor Ricardo Brenes Ramírez, cédula de identidad número 4-0100-0050.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N° 2

N°009-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con nueve minutos del nueve de enero de dos mil veinticuatro.

Se conoce solicitud de modificación del permiso de uso en precario de los espacios 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, asignados originalmente a la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, para que sean utilizados por la compañía Aerobell Flight School sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-495667, para brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y aeronaves ala Fija, en las habilitaciones de cursos teóricos y prácticos en helicóptero, aviones y habilitaciones de vuelos por instrumentos (solo ala fija) y demás especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

Resultando

Primero: Que mediante escrito del 22 de setiembre de 2023, ventanilla única número VU-3170-2023, el señor Juan Montalto Lorenzo, portador de la cédula de identidad número 1-0580-0353, en su condición de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Aerobell Flight School sociedad anónima, solicitó lo siguiente:

> "***PETITORIA UNICA***: *Con base en lo anterior, y en virtud de que Aerobell Flight School, S.A. que es empresa con Certificados de Explotación vigentes y en Operación, requiere de la Asignación de un Espacio para su Operación, solicitamos a la CETAC y DGAC, que procedan, Por Favor a tramitar la Asignación de los Espacios #31 y #32 en el AITBP, actualmente Asignados a Heliservicios Aerobell, S.A. para que sean Asignados a mi representada Aerobell Flight School, S.A., para su operación actual".*

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0339-2023 del 10 de octubre de 2023, el Departamento de Aeropuertos indicó lo siguiente, con respecto a lo peticionado en el escrito con número de ventanilla única número VU-3170-2023 E citado:

> *"Aerobell Flight School, S.A. cuenta con el Certificado de Explotación y Certificado Operativo CO para los Servicios de Enseñanza Aeronáutica para Pilotos, con Aeronaves de Ala Rotativa (Helicópteros) y Aeronaves Ala Fija, en las Habilitaciones de Cursos Teóricos y Prácticos en Helicóptero, Aviones y Habilitaciones de Vuelos por Instrumentos (Solo Ala Fija). Es el Certificado CO-EPA-007, con Fecha de Emisión el 17 de Abril del 2013; Fecha de Renovación del 14 de Agosto del 2018 y con fecha de vencimiento el 14 de Agosto del 2033.*
>
> *Mediante la resolución 91-2021 del 9 junio del 2021, se resuelve lo siguiente:*

1.- Modificar el permiso de uso en precario otorgado en el hangar 17 que inicialmente estaba permisionado a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, para brindar servicios de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros, carga y correo con aeronaves de ala fija y servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales, utilizando aeronaves de ala fija y rotativa, para que, en adelante, sea utilizado por la compañía Aerobell Service Center Sociedad Anónima para brindar los servicios de taller de servicio de mantenimiento OMA-RAC-145, esto de conformidad con el criterio técnico emitido por el Departamento de Aeropuertos en el oficio número DGAC-DA-OF-170-2021 citado.

2.- Modificar el permiso de uso en precario otorgado en los hangares 31 y 32 ocupados originalmente por la compañía Aerobell Service Center Sociedad Anónima para brindar los servicios de taller de servicio de mantenimiento OMA-RAC-145, para que, en adelante, sean utilizados por la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima para brindar servicios de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros, carga y correo con aeronaves de ala fija y servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales, utilizando aeronaves de ala fija y rotativa, lo anterior, de conformidad con el criterio técnico emitido por el Departamento de Aeropuertos, en el oficio número DGAC-DA-OF-170-2021 citado.

3.- En todo lo demás, manténgase incólume el artículo vigésimo sexto de la sesión ordinara 42-2014 del 30 de julio de 2014, en el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar el permiso de uso en precario a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, así como lo aprobado mediante el artículo noveno de la sesión ordinaria 73-2013 del 04 de diciembre de 2013, y el artículo séptimo de la sesión extraordinaria 02-2014 del 07 de enero de 2014, donde el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar los permisos de uso en precario a la empresa Aerobell Service Center Sociedad Anónima.

Mediante la solicitud de VU-1718-2023 E, la empresa Heliservicios Aerobell S.A., indicaron lo siguiente:

- *La empresa HELISERVICIOS AEROBELL S.A., como representante legal el señor Marco Montealegre Escalante posee el permiso de uso de precario de los espacios #31y #32 en el AITBP, está autorizada para brindar los servicios de transporte no regular nacional de pasajeros y carga, con un certificado de operador aéreo COA-TX-006, con una fecha de vencimiento para el 26 noviembre del 2023.*

- *La empresa HELISERVICIOS AEROBELL, indica en su solicitud planteada, que no tiene intención de renovar su certificado de operador aéreo cuando llegue su vencimiento.*

Mediante la solicitud de VU-3170-2023 E, la empresa Aerobell Flight School, S.A indica lo siguiente:

- *PETITORIA UNICA: Con base en lo anterior, y en virtud de que Aerobell Flight School, S.A. que es empresa con Certificados de Explotación vigentes y en Operación, requiere de la Asignación de un Espacio para su Operación, solicitamos a la CETAC y DGAC, que procedan, Por Favor a tramitar la Asignación de los Espacios #31 y #32 en el AITBP, actualmente Asignados a Heliservicios Aerobell, S.A. para que sean Asignados a mi representada Aerobell Flight School, S.A., para su operación actual.*

De acuerdo con los criterios solicitados al área técnica, donde indicaron lo siguiente:

Mediante el oficio DGAC-DSO-AIR-OF-1061-2023 del 27 de setiembre de 2023, se da criterio por el Departamento de Aeronavegabilidad donde indicaron textualmente

- *"Las actividades que realiza Heliservicios Aerobell S.A. en su actividad de Transporte Aéreo comercial, lo realiza con aeronaves que transportan personas de un punto a otro.*

- *Por otro lado, la actividad que realiza Aerobell Flight School en su actividad de Escuela de Enseñanza lo realiza utilizando aeronaves que transporta estudiantes de un punto a otro.*

- *Por lo tanto, es criterio del Departamento de Aeronavegabilidad que las actividades que realiza la compañía Aerobell Flight School pueden ser realizados en los hangares 31 y 32, ya que las actividades de ambas compañías son comparables en cuanto sus recursos y actividades".*

Mediante el oficio DGAC-DSO-OPS-OF-2394-2023 del 3 de Octubre de 2023, se da criterio por el Departamento de Aeronavegabilidad donde indicaron textualmente
"Notas adicionales:

- *La aeronave Cessna 172 tiene una envergadura de 11 metros y un largo de 8.5 metros, el Robinson R22 tiene una envergadura de 7.6 metros y un largo de 8.7 metros.*

- *Hay que tomar en cuenta que empresa al ser una escuela de aviación con un CO activo requiere instalaciones con espacio suficiente para construir dos aulas con capacidad para un máximo de 15 alumnos cada una, según lo estipulado en el Manual de Operaciones".*

Con base a los criterios solicitados a las diferentes oficinas del área técnica, se recomienda por parte del Departamento de Aeropuertos la asignación de los espacios #31 y 32 a la empresa Aerobell Flight School S.A., antes del vencimiento de la empresa Heliservicios Aerobell S.A., por lo cual, se solicita elevar su solicitud al CETAC para su asignación".

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1059-2023 del 18 de octubre de 2023, la Asesoría Jurídica solicitó al Departamento de Aeropuertos una aclaración de información sobre el oficio número DGAC-DA-OF-0339-2023 citado.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0367-2023 del 30 de octubre de 2023, el Departamento de Aeropuertos dio respuesta a lo solicitado en el oficio número DGAC-AJ-OF-1059-2023 citado, indicando lo siguiente:

"(...)

De conformidad al escrito en referencia, mediante el cual la Asesoría Jurídica solicita aclarar los puntosindicados en el oficio DGAC-DA-OF-0339-2023, se indica lo siguiente:

1. ***Se hace mención al oficio número VU-3170-E, mediante el cual, la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima solicitó la asignación de los espacios 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, pero no se observa el nombre del***

representante legal deesa compañía o la mención de que el señor Marco Montealegre Escalante, representante legalde Heliservicios Aerobell, también es representante legal de la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, este dato debe quedar claro para consignarlo en la resolución quese elabore al efecto.

El representante legal de la empresa Aerobell Flight School es el señor Juan Eduardo Montalto Lorenzo,Cédula de Identidad Número 1-0580-0353, según la documentación aportada por el interesado, no obstante queda sujeta a la revisión de esa Asesoría Jurídica.

2. ***Se solicita que se asignen los espacios 31 y 32 citados, pero el oficio número DGAC-DA-OF- 0339-2023 citado, indica "se recomienda por parte del Departamento de Aeropuertos la asignación de los espacios #31 y 32 a la empresa Aerobell Flight School S.A., antes del vencimiento de la empresa Heliservicios Aerobell S.A.", se refiere a que la eventual asignación de esos espacios se debe realizar antes del vencimiento del certificado de operación aérea de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, el 26 de noviembrede 2023? ¿O existe otro motivo?***

La asignación del espacio #31 y 32 a la empresa Aerobell Flight School S.A, estaría sujeta al vencimientodel certificado de operación con que cuenta la empresa Heliservicios Aerobell S.A, ya que ambas empresas conforman un grupo de interés económico.

3. ***Sobre el punto anterior, en el caso de que la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, no se indica la fecha de vencimiento de su certificado de explotación aérea y debe indicarse para que quede consignado en la resolución y sea claro para el Consejo Técnico deAviación Civil a la hora de conocer el caso.***

La fecha de vencimiento del permiso de uso en precario de los espacios #31 y 32, debería ser igual al vencimiento del certificado de explotación CO-EPA-007 de la empresa Aerobell Fligth School S.A, cuyavigencia es hasta el 14 de Agosto del 2033.

El Certificado de operación está ligado al pernocte de la aeronave Cessna modelo 172S con matrícula TI-BHC

4. ***No se observa un correo electrónico de la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónimapara efectos de notificación.***

Los correos para notificaciones de la empresa Aerobell Fligth School S.A. son:
jmontalto@aerobellsc.com
lpguzman@aerobellsc.com

Por parte del Departamento de Aeropuertos se da respuesta con lo solicitado por la Unidad AsesoríaJurídica.

(...)".

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

ACTA No. 02-2024

Quinto: Que mediante certificación de no saldo número 609-2023 del 23 de octubre de 2023, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima se encuentra al día con sus obligaciones hasta el 13 de noviembre de 2023.

Sexto: Que según consulta de morosidad patronal de la Caja Costarricense de Seguro Social del 30 de octubre de 2023, la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima se encuentra al día con esa Institución, el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Ministerio de Hacienda.

Sétimo: Que mediante correo electrónico de 30 de octubre de 2023, se le previene a la compañía Aerobell Service Center sociedad anónima que se encuentra un saldo pendiente de pago ante el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) por lo que debe encontrarse al día con sus obligaciones obrero-patronales.

Octavo: Que mediante correo electrónico de 30 de octubre de 2023, la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, remite comprobante de pago en el que se indica que se encuentra al día con el Instituto Mixto de Ayuda Social.

Noveno: 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 6 de mayo de 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".*

(La negrita y subrayado no son del original)

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

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

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

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

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

> *"A- LOS TITULARES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN*
> *Como bien se señala en la consulta, el certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público, lo que sededuce del artículo 143 (antiguo 138) de la Ley de Aviación Civil:*
>
> *"Para la explotación de cualquier servicio aéreo público, se requiere un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación civil, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo si se tratare de servicios aéreos internacionales.*
>
> *El Certificado de explotación es un contrato-concesión cuyos derechos no podrán ser transferidos o embargados en ningún caso y estarán sujetos a las demás limitaciones y sanciones del derecho administrativo".*
>
> *El certificado de explotación se otorga para explotar el servicio de navegación aérea, el cual debe necesariamente prestarse a partir de un aeropuerto o aeródromo, sea público o privado, lo que conlleva el uso de terrenos e instalacionesdentro de ese bien. Es por ello que, en la solicitud de certificado de explotación, debe indicarse: "Los aeródromos e instalaciones auxiliares que pretendan utilizar" (artículo 147, g). Ahora bien, si se autoriza la explotación de un servicio aéreo que implica la utilización de los aeropuertos públicos, no se concibe*

desde un punto de vista lógico el denegar a la empresa explotante el derecho de usar el dominio público. Para la construcción de las instalaciones necesarias se deberá facilitar el uso correspondiente, por el plazo de vigencia del certificado de explotación y en el tanto en que se encuentre vigente, facultad que podrá establecerse en el certificadode explotación y, solo en su defecto, otorgarse por medio de un permiso de uso.

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

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

2. Efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la compañía Aerobell Flight School sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permiten emitir el permiso de uso en precario de los espacios 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y aeronaves ala Fija, en las habilitaciones de cursos teóricos y prácticos en helicóptero, aviones y habilitaciones de vuelos por instrumentos (solo ala fija) y demás especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante el oficio número DGAC-DA-OF-0339-2023 del 10 de octubre de 2023, el cual, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"(...)

Aerobell Flight School, S.A. cuenta con el Certificado de Explotación y Certificado Operativo CO para los Servicios de Enseñanza Aeronáutica para Pilotos, con Aeronaves de Ala Rotativa (Helicópteros) y Aeronaves Ala Fija, en las Habilitaciones de Cursos Teóricos y Prácticos en Helicóptero, Aviones y Habilitaciones de Vuelos por Instrumentos (Solo Ala Fija). Es el Certificado CO-EPA-007, con Fecha de Emisión el 17 de Abril del 2013; Fecha de Renovación del 14 de Agosto del 2018 y con fecha de vencimiento el 14 de Agosto del 2033.

Mediante la resolución 91-2021 del 9 junio del 2021, se resuelve lo siguiente:

1.- Modificar el permiso de uso en precario otorgado en el hangar 17 que inicialmente estaba permisionado a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, para brindar servicios de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros, carga y correo con aeronaves de ala fija y servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales, utilizando aeronaves de ala fija y rotativa, para que, en adelante, sea utilizado por la compañía Aerobell Service Center Sociedad Anónima para brindar los servicios de taller de servicio de mantenimiento OMA-RAC-145, esto de conformidad con el criterio técnico emitido por el Departamento de Aeropuertos en el oficio número DGAC-DA-OF-170-2021 citado.

2.- Modificar el permiso de uso en precario otorgado en los hangares 31 y 32 ocupados originalmente por la compañía Aerobell Service Center Sociedad Anónima para brindar los servicios de taller de servicio de mantenimiento OMA-RAC-145, para que, en adelante, sean utilizados por la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima para brindar servicios de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros, carga y correo con aeronaves de ala fija y servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales, utilizando aeronaves de ala fija y rotativa, lo anterior, de conformidad con el criterio técnico emitido por el Departamento de Aeropuertos, en el oficio número DGAC-DA-OF-170-2021 citado.

3.- En todo lo demás, manténgase incólume el artículo vigésimo sexto de la sesión ordinara 42-2014 del 30 de julio de 2014, en el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar el permiso de uso en precario a la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, así como lo aprobado mediante el artículo noveno de la sesión ordinaria 73-2013 del 04 de diciembre de 2013, y el artículo séptimo de la sesión extraordinaria 02-2014 del 07 de enero de 2014, donde el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó otorgar los permisos de uso en precario a la empresa Aerobell Service Center Sociedad Anónima.

Mediante la solicitud de VU-1718-2023 E, la empresa Heliservicios Aerobell S.A., indicaron lo siguiente:

- *La empresa HELISERVICIOS AEROBELL S.A., como representante legal el señor Marco Montealegre Escalante posee el permiso de uso de precario de los espacios #31y #32 en el AITBP, está autorizada para brindar los servicios de transporte no regular nacional de pasajeros y carga, con un certificado de operador aéreo COA-TX-006, con una fecha de vencimiento para el 26 noviembre del 2023.*

- *La empresa HELISERVICIOS AEROBELL, indica en su solicitud planteada, que no tiene intención de renovar su certificado de operador aéreo cuando llegue su vencimiento.*

Mediante la solicitud de VU-3170-2023 E, la empresa Aerobell Flight School, S.A indica lo siguiente:

- *PETITORIA UNICA: Con base en lo anterior, y en virtud de que Aerobell Flight School, S.A. que es empresa con Certificados de Explotación vigentes y en Operación, requiere de la Asignación de un Espacio para su Operación, solicitamos a la CETAC y DGAC, que procedan, Por Favor a tramitar la Asignación de los Espacios #31 y #32 en el AITBP, actualmente Asignados a Heliservicios Aerobell, S.A. para que sean Asignados a mi representada Aerobell Flight School, S.A., para su operación actual.*

De acuerdo con los criterios solicitados al área técnica, donde indicaron lo siguiente:

Mediante el oficio DGAC-DSO-AIR-OF-1061-2023 del 27 de setiembre de 2023, se da criterio por el Departamento de Aeronavegabilidad donde indicaron textualmente

- *"Las actividades que realiza Heliservicios Aerobell S.A. en su actividad de Transporte Aéreo comercial, lo realiza con aeronaves que transportan personas de un punto a otro.*

- *Por otro lado, la actividad que realiza Aerobell Flight School en su actividad de Escuela de Enseñanza lo realiza utilizando aeronaves que transporta estudiantes de un punto a otro.*

- *Por lo tanto, es criterio del Departamento de Aeronavegabilidad que las actividades que realiza la compañía Aerobell Flight School pueden ser realizados en los hangares 31 y 32, ya que las actividades de ambas compañías son comparables en cuanto sus recursos y actividades".*

Mediante el oficio DGAC-DSO-OPS-OF-2394-2023 del 3 de Octubre de 2023, se da criterio por el Departamento de Aeronavegabilidad donde indicaron textualmente
"Notas adicionales:

- *La aeronave Cessna 172 tiene una envergadura de 11 metros y un largo de 8.5 metros, el Robinson R22 tiene una envergadura de 7.6 metros y un largo de 8.7 metros.*

- *Hay que tomar en cuenta que empresa al ser una escuela de aviación con un CO activo requiere instalaciones con espacio suficiente para construir dos aulas con capacidad para un máximo de 15 alumnos cada una, según lo estipulado en el Manual de Operaciones".*

Con base a los criterios solicitados a las diferentes oficinas del área técnica, se recomienda por parte del Departamento de Aeropuertos la asignación de los espacios #31 y 32 a la empresa Aerobell Flight School S.A., antes del vencimiento de la empresa Heliservicios Aerobell S.A., por lo cual, se solicita elevar su solicitud al CETAC para su asignación."

Así como, lo indicado en el oficio número DGAC-DA-OF-367-2023 de 30 de octubre de 2023, el cual indica lo siguiente:

"De conformidad al escrito en referencia, mediante el cual la Asesoría Jurídica solicita aclarar los puntosindicados en el oficio DGAC-DA-OF-0339-2023, se indica lo siguiente:

1. ***Se hace mención al oficio número VU-3170-E, mediante el cual, la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima solicitó la asignación de los espacios 31 y 32 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, pero no se observa el nombre del representante legal deesa compañía o la mención de que el señor Marco Montealegre Escalante, representante legalde Heliservicios Aerobell, también es representante legal de la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, este dato debe quedar claro para consignarlo en la resolución quese elabore al efecto.***

El representante legal de la empresa Aerobell Flight School es el señor Juan Eduardo Montalto Lorenzo,Cédula de Identidad Número 1-0580-0353, según la documentación aportada por el interesado, no obstante queda sujeta a la revisión de esa Asesoría Jurídica.

2. ***Se solicita que se asignen los espacios 31 y 32 citados, pero el oficio número DGAC-DA-OF- 0339-2023 citado, indica "se recomienda por parte del Departamento de Aeropuertos la asignación de los espacios #31 y 32 a la empresa Aerobell Flight School S.A., antes del vencimiento de la empresa Heliservicios Aerobell S.A.", se refiere a que la eventual asignación de esos espacios se debe realizar antes del vencimiento del certificado de operación aérea de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, el 26 de noviembrede 2023? ¿O existe otro motivo?***

La asignación del espacio #31 y 32 a la empresa Aerobell Flight School S.A, estaría sujeta al vencimientodel certificado de operación con que cuenta la empresa Heliservicios Aerobell S.A, ya que ambas empresas conforman un grupo de interés económico.

3. ***Sobre el punto anterior, en el caso de que la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, no se indica la fecha de vencimiento de su certificado de explotación aérea y debe indicarse para que quede consignado en la resolución y sea claro para el Consejo Técnico deAviación Civil a la hora de conocer el caso.***

La fecha de vencimiento del permiso de uso en precario de los espacios #31 y 32, debería ser igual al vencimiento del certificado de explotación CO-EPA-007 de la empresa Aerobell Fligth School S.A, cuyavigencia es hasta el 14 de Agosto del 2033.
El Certificado de operación está ligado al pernocte de la aeronave Cessna modelo 172S con matrícula TI-BHC.

4. ***No se observa un correo electrónico de la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónimapara efectos de notificación.***

Los correos para notificaciones de la empresa Aerobell Fligth School S.A. son:
jmontalto@aerobellsc.com
lpguzman@aerobellsc.com

Por parte del Departamento de Aeropuertos se da respuesta con lo solicitado por la Unidad AsesoríaJurídica."

- **Edificación y operación**

Con respecto a la edificación y operación, la permisionaria utilizará el hangar aquí permisionado para la actividad aeronáutica autorizada, es decir, para brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y aeronaves ala Fija, en las habilitaciones de cursos teóricos y prácticos en helicóptero, aviones y habilitaciones de vuelos por instrumentos (solo ala fija) y demás especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.

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

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

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

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

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

La compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima no podrá darle al espacio un uso distinto al autorizado, es decir, para para brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y aeronaves ala fija, en las habilitaciones de cursos teóricos y prácticos en helicóptero, aviones y habilitaciones de vuelos por instrumentos (solo ala fija) y demás especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

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

- **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 Alcantarillados (AyA).

Lo anterior, debido a la resolución número SUB-G-GSGAM-2010-791 de las 10:20 horas del 23 de octubre de 2010, emitida por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (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 Alcantarillados (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 Alcantarillados (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 compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima deberá cancelar a la Dirección General de Aviación Civil el canon correspondiente, según lo previsto en el inciso IX del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, en relación con el artículo 166 de esa misma norma, mismo que se fijará de acuerdo con el régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades aeroportuarias vigente. El canon se sujeta a las modificaciones posteriores que señale el apéndice tarifario respectivo.

- **Pólizas y normativa**

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 terreno para construir asignado para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, en el caso de la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, para para brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y aeronaves ala Fija, en las habilitaciones de cursos teóricos y prácticos en helicóptero, aviones y habilitaciones de vuelos por instrumentos (solo ala fija) y demás especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual al certificado de explotación (14 de agosto de 2033) a partir de su aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, 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 2 de mayo de 1996, denominada "*Ley de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad*" y su reglamento.

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

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

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

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

- **Terminación del permiso de uso**

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

1) Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.
2) Revocatoria.
3) Rescisión.
4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.
5) Resolución unilateral del Consejo 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) Modificar el permiso de uso en precario otorgado en los espacios 31 y 32 ocupados actualmente por la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, para brindar los servicios de transporte no regular nacional de pasajeros y carga, según su certificado de operación que vence el 26 de noviembre de 2023, para que en adelante sean utilizados por la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, cédula jurídica 3-101-495667, cuya actividad a desarrollar es brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y aeronaves ala Fija, en las habilitaciones de cursos teóricos y prácticos en helicóptero, aviones y habilitaciones de vuelos por instrumentos (solo ala fija) y demás especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual al certificado de explotación (14 de agosto de 2033) a partir de su aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante los oficios números DGAC-DA-OF-0339-2023 del 10 de octubre de 2023, y DGAC-DA-OF-367-2023 del 30 de octubre de 2023.

2) Notifíquese a la compañía Aerobell Fligth School sociedad anónima, representada por el señor Juan Montalto Lorenzo, en calidad de presidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la citada compañía, por medio del correo electrónico jmontalto@aerobellsc.com

3) Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N° 3

N°010-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con diez minutos del nueve de enero de dos mil veinticuatro.

Conoce este Consejo Técnico de Aviación Civil, el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, portador de la cédula de identidad número 6-0687-0180, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-179890, en contra del artículo octavo de la sesión ordinaria número 48-2023 del 23 de agosto de 2023, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la cual se aprobó la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.

Resultando

Primero: Que mediante el artículo octavo de la sesión ordinaria número 48-2023 del 23 de agosto de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés, mediante la cual se conoció el reclamo administrativo interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, en la condición indicada, entidad representante del consorcio que ejecutó los servicios dentro de la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001.

Segundo: Que mediante acta número 0308 del 24 de agosto de 2023, se notificó al señor Xatruch Benavides, el oficio número CETAC-AC-2023-1043 del 23 de agosto de 2023, el cual contiene lo acordado por este Consejo Técnico, en el artículo octavo de la sesión ordinaria número 48-2023 del 23 de agosto de 2023.

Tercero: Que mediante oficio número CODISA-DGAC-006-2023 del 14 de setiembre de 2023, el señor Xatruch Benavides, en su condición antes citada, interpuso recurso de reconsideración en contra de la resolución número 110-2023 citada.

Cuarto: Que mediante oficio número CETAC-AC-2023-0598 del 21 de setiembre de 2023, se remitió a la Asesoría Jurídica, el oficio número CODISA-DGAC-006-2023 citado, para el análisis y elaboración de la propuesta de resolución correspondiente.

Quinto: Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

Considerando

I. Sobre la admisibilidad del recurso

Jurídicamente, por recurso se entiende el medio u oportunidad procesal concedido taxativamente por Ley a las partes dentro del procedimiento correspondiente, para requerir que el mismo juez u órgano administrativo que dictó una resolución o su superior jerárquico, propio o impropio, la examine de nuevo, con el fin de corregir los errores, excesos u omisiones sobre la relación material o sobre la relación procesal que en ella se haya incurrido.

La facultad con que cuentan los administrados para recurrir decisiones administrativas se encuentra inicialmente tipificada en la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 del 2 de mayo de 1978,

constituyéndose ésta una norma de aplicación general a la actuación administrativa, la cual será remplazada solo por norma especial cuando ésta regule el tema, como sucede en el presente caso, pues la Ley General de Aviación Civil regula el tema impugnatorio de los actos administrativos que dicta la Dirección General de Aviación Civil y/o el Consejo Técnico de Aviación Civil.

En este sentido, cuando el acto proviene del jerarca, conociendo del asunto en única instancia, se debe plantear recurso de reconsideración o reposición, el cual, es aquel que se interpone ante el mismo órgano que dictó el acto, con el fin de revocar o modificar, parcial o totalmente, el acto administrativo dictado.

Así las cosas, siendo que el señor Johnny Xatruch Benavides, en la condición indicada, recurrió el acto administrativo correspondiente a la decisión final del Consejo Técnico de Aviación Civil, se conoce el recurso de reconsideración, estipulado en el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil, el cual establece literalmente lo siguiente:

> *"Artículo 309. – Contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrá formularse recurso de reconsideración, dentro del plazo de quince días hábiles contados a partir de su notificación".*

En el presente asunto, el acuerdo tomado por este Órgano Colegiado fue notificado el 24 de agosto de 2023, siendo que el plazo para presentar dicho recurso vencía el 14 de setiembre del mismo año.

Ahora bien, el recurso de reconsideración sub examine fue presentado 14 de setiembre de 2023, por lo cual, el mismo se encuentra dentro del plazo establecido por ley y, por lo tanto, se procederá a conocer el fondo del asunto.

I) Sobre el fondo del asunto

1) Objeto del recurso:

El presente acto administrativo versa sobre el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, contra la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés, la cual resolvió lo siguiente:

> *"Rechazar el reclamo administrativo interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, representante de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, en adelante Ideas sociedad constituida y organizada conforme a las leyes de la República de Costa Rica, cédula jurídica número 3-101-179890, entidad representante del Consorcio que ejecutó los servicios dentro de la licitación pública 2017LN-000001-0006600001,* ***ya que no se puede determinar la cantidad exacta y los tipos materiales que se utilizaron, ni se puede determinar el costo de mano de obra que se utilizó para la realización del trabajo****, por lo que no existe técnicamente la posibilidad de determinar la razonabilidad y proporcionalidad del reclamo planteado, así como, no se logró determinar la existencia en el expediente administrativo de la presente contratación, documentos que indiquen que la Dirección General realizara recepción*

definitiva del proyecto (recibido conforme), documentos que no fueron aportados como prueba en el reclamo administrativo. (El resaltado no pertenece a su original

(...)"

En consecuencia, mediante oficio número CODISA-DGAC-006-2023 del 14 de setiembre de 2023, el señor Xatruch Benavides, en su condición antes citada, interpuso recurso de reconsideración, mediante el cual argumenta, en resumen, lo siguiente:

- Que existe nulidad absoluta por fundamentación contradictoria y omisión de valoración de informes internos, específicamente, el oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 del 29 de marzo de 2023, suscrito por la Unidad de Tecnologías de la Información, en contraposición al principio de apreciación conjunta de la prueba.

- Que del oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 citado y de la prueba, se desprende que las obras fueron utilizadas y explotadas por la Dirección General de Aviación Civil y que estas fueron producto de una posición silente y negligente de la Administración Contratante.

- Que el oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 citado, refuta las conclusiones de la resolución recurrida.

- Que existe una errónea apreciación de los hechos e incorrecta aplicación del derecho, por no existir una contratación irregular.

- Que no fue identificado una violación a los procedimientos contemplados en la otrora ley número 7494 del 2 de mayo de 1995, a efecto de verificar si las obras civiles ejecutadas fueron realizadas al margen de la legislación.

- Que según se desprende del oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 citado, mediante oficio número CODISA-DGAC-012-2018 del 13 de junio de 2018, el recurrente hizo saber a la Administración, las deficiencias en infraestructura que se habían identificado y solicitó pronunciamiento para determinar cuáles serían los pasos por seguir.

- Que según se desprende del oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 citado, sin la definición de dichos aspectos, era técnicamente imposible continuar con el proceso de ejecución contractual, siendo un elemento determinante en la continuidad regular de dicha ejecución.

- Que suspender toda la ejecución a la espera de que la Dirección General de Aviación Civil construyera las obras, es altamente probable que las obras no se hubieran ejecutado y los servicios nunca se hubieren podido implementar.

- Que no es de recibo que las obras eran riesgo de la Administración y, por ello, nunca fueron incorporadas al cartel, porque debía establecerse de forma expresa.

- Que la Dirección General de Aviación Civil nunca expuso un plan de acción, lo que demuestra que es falso que esas obras estuvieran dentro de lo previsto por la Administración.

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

ACTA No. 02-2024

- Que no existió contratación irregular, sino más bien, una omisión de la Administración al no cumplir con lo estipulado por el artículo 16 de la otrora ley número 7494 citada, al no brindarse respuesta sobre los hallazgos expuestos en el tema de infraestructura, por lo que se tuvo la gestión como aprobada.

- Que según consta en el oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 citado, la naturaleza de las obras era indispensable para poder continuar con la ejecución contractual, ya que sin éstas no había objeto contractual.

- Que todo fue aprobado por la Administración Contratante, desde el momento en que transcurrieron los 30 días hábiles previstos en el numeral 16 de la otrora ley número 7494 citada, desde el momento en que el Consorcio remitió informes mensuales de avance de las obras y las puso en conocimiento de la Administradora del Contrato.

- Que según el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), quién figuraba como Administradora del Contrato era la señora Malou Guzmán Quesada, entonces encargada de dar las aprobaciones correspondientes.

- Que mediante oficio número DGAC-TI-OF-297-2018 del 28 de setiembre de 2018, la Administración aceptó a satisfacción el objeto contractual, el cual incluye los enlaces solicitados, junto con las obras civiles desarrolladas por el Consorcio, los cuales fueron aprovechados por 48 meses en las diferentes sedes.

- Que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica no puede alegar desconocimiento en el tema, debido a que a través de la jefatura de esa unidad y del encargado del subproceso electromecánico, hubo verificación y conocimiento de las obras ejecutadas, según se desprende del informe de obras civiles identificadas, oficio número CODISA-DGAC-013-2018.

- Que en el reclamo administrativo no se presentaron cotizaciones sino facturas, que pagó el Consorcio por las obras ejecutadas con la aprobación de la Administración, por lo que corresponde el pago, al existir documentos que prueban, como minutas, informes de avance del proyecto, gestiones oficiales entre el Consorcio y la Dirección General de Aviación Civil.

En virtud de lo anterior, el recurrente solicita lo siguiente:

> *"A partir de todo lo expuesto anteriormente y con base en el principio de intangibilidad patrimonial, principio de razonabilidad y proporcionalidad, el principio de buena fe contractual, solicito al Consejo Técnico de Aviación Civil, lo siguiente:*
>
> 1. *Que declare con lugar el presente Recurso de Reconsideración.*
> 2. *Que en consecuencia, se anule la Resolución 110-2023 y por el fondo se dicte lo siguiente:*
>   a. *Que se han erogado costos no contemplados en oferta que impactan el equilibrio económico financiero del contrato.*
>   b. *Que corresponde el reconocimiento por reembolsable de los costos incurridos en 1) Obras Civiles desarrolladas en las distintas Sedes para implementar los servicios de conectividad. 2) Las obras desarrolladas para el restablecimiento del servicio por ruptura de fibra óptica generada por terceros.*

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

ACTA No. 02-2024

c. Que corresponde por lo tanto el pago de ¢11.731.469,50 (once millones setecientos treinta y un mil cuatrocientos sesenta y nueve colones con cincuenta céntimos por el primer concepto y de US$10.179,72 (diez mil ciento setenta y nueve dólares con setenta y dos centavos) por el segundo rubro.

d. Que sobre las sumas indicadas anteriormente, debe reconocerse el pago de intereses desde el momento en que el Consorcio erogó esas cifras hasta su efectivo pago".

2) Análisis legal

i. Potestades de imperio.

A efectos de desarrollar su actividad y lograr los fines perseguidos con ello, la Administración necesita disponer de los medios jurídicos correspondientes, los cuales se traducen en potestades públicas de la Administración[1].

Para una mayor comprensión del concepto potestad, debemos diferenciarlo de los vocablos poder y derecho. En relación con el poder, hay que señalar que éste es un término genérico, mientras que potestad es lo específico. Se dice que el poder es atributo del Estado, lato sensu, en tanto que la potestad, en lo que respecta a su ejercicio, puede ser prerrogativa inherente a una función de la Administración, de manera que las potestades constituyen un reflejo cualificado del poder general del Estado.

Por otro lado, en cuanto a la diferencia del concepto potestad con derecho, hay que señalar que las potestades son indispensables para que la Administración realice sus funciones de interés general, lo cual, les otorga la característica de ser irrenunciables, contrario a lo que ocurre con los derechos.

El principio de legalidad, consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política y desarrollado en el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, le atribuye potestades a la Administración y le otorga facultades de actuación, definiéndole cuidadosamente sus límites, es decir, la apodera y habilita para su acción en pro del interés público, confiriéndole al efecto poderes jurídicos para emitir actos de imperio.

En términos generales, el ejercicio de potestades de imperio y el cumplimiento de los deberes públicos se consideran como una materia no negociable. La potestad de imperio, según el jurista costarricense Eduardo Ortiz Ortiz[2] (qepd), es aquella que le permite a la Administración crear obligaciones o suprimir derechos del particular, sin el consentimiento de éste, lo anterior, ante la necesidad de lograr el fin público a toda costa, pues su carácter imperativo se explica como un medio para vencer la resistencia del administrado, en los casos en que éste tiene que colaborar al logro de dicho fin y no lo hace.

---

[1] GARRIDO FALLA (Fernando) señala que las potestades *"son poderes de actuación que, ejercitándose de acuerdo con normas jurídicas, producen situaciones jurídicas en las que otros sujetos resultan obligados"*. GÓMEZ-FERRER MORANT, Rafael (Coordinador), Libro homenaje al profesor José Luis Villar Palasí, Primera Edición. Editorial Civitas Sociedad Anónima. Madrid.1989. Pág. 1357. Citado por Espinosa Velázquez y Ramírez Bejerano: Fundamentos históricos y filosóficos de la potestad sancionadora de la Administración Pública, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, junio 2009. www.eumed.net/rev/cccss/04/evrb.htm.

[2] ORTIZ ORTIZ (Eduardo). Tesis de Derecho Administrativo. Tomo I. San José, Costa Rica, Editorial Stradtmann, 2002. Pág. 71.

Con esta expresión, se alude al conjunto de prerrogativas de que goza la Administración, diferentes a los derechos y facultades que se reconocen a los particulares, a efectos de que ésta asegure el predominio del interés público, cuando se encuentra en conflicto con los intereses particulares[3].

La naturaleza indisponible de este tipo de potestades deriva del artículo 66 de la Ley General de la Administración Pública, mismo que establece que éstas, su ejercicio y los deberes públicos y su cumplimiento serán irrenunciables, intransmisibles e imprescriptibles y que solo por ley podrán establecerse compromisos de no ejercerlas[4].

Algunas de las prerrogativas en que se manifiesta el poder de imperio de la Administración, sobre los particulares y su consiguiente superioridad respecto a ellos, son el poder de policía, la potestad sancionadora, la potestad de autotutela, la potestad expropiatoria, la potestad de revisión de oficio, la potestad tributaria, la potestad ejecutoria y otras más atinentes al campo de la contratación administrativa, como lo son la potestad de resolución unilateral y la variación unilateral del objeto del contrato.

Es decir, la Administración está compelida a actuar en cada una de esas potestades cuando así lo exija el interés público o el ordenamiento jurídico, no siendo posible negociar con un administrado su no ejercicio, a menos que así lo autorice el legislador.

ii. Sobre los argumentos esgrimidos por el recurrente

De previo, es importante señalar que conforme los transitorios I y II de la ley número 9986 del 27 de mayo de 2021, Ley General de Contratación Pública, los procesos de contratación iniciados con la otrora ley número 7494 citada, deberán analizarse conforme a las disposiciones vigentes en ese momento.

a. Precio y principio de intangibilidad patrimonial:

El artículo 25 del otrora Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, establece lo siguiente:

> *"Artículo 25.-Precio. El precio deberá ser cierto y definitivo, sujeto a las condiciones establecidas en el cartel o pliego de condiciones y sin perjuicio de eventuales reajustes o revisiones. No obstante, es posible mejorar los precios cotizados si el cartel estableció esa posibilidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 42, inciso n) de la Ley de Contratación Administrativa y 28 bis de este Reglamento. En caso de divergencia entre el precio cotizado en números y letras, prevalecerá este último, salvo el caso de errores materiales evidentes, en cuyo caso prevalecerá el valor real.*

[3] Procuraduría General de la República, dictámenes números C-002-2002 de fecha 07 de enero de 2002 y C-124-2006 de fecha 24 de marzo de 2006.

[4]Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, resolución número 906-A-04 de las 9 horas 40 minutos del 21 de octubre de 2004. Procuraduría General de la República, dictámenes y opinión jurídica números C-089-1999, C-094-2000, C-111-2001 y OJ-077-2000.

Los oferentes podrán cotizar en cualquier moneda. En caso de recibir propuestas en distintas monedas, la Administración las convertirá a una misma para efectos de comparación, aplicando las reglas previstas en el cartel o en su defecto el tipo de cambio de referencia para la venta, calculado por el Banco Central de Costa Rica, vigente al momento de apertura.

El pago podrá realizarse en la moneda fijada en la contratación o bien en colones costarricenses, salvo lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica. Para ese efecto se utilizará el tipo de cambio de referencia para la venta, calculado por el Banco Central de Costa Rica, vigente al momento de la confección del cheque o medio de pago seleccionado. La Administración deberá comunicar al contratista dentro de los cinco días hábiles posteriores a su confección que el cheque o medio de pago que haya sido acordado se encuentra a su disposición.

Si en el cartel se pide un desglose de los tributos que afectan la propuesta y ésta no lo indica, se presume que el monto total cotizado los contempla, incluyendo tasas, sobretasas, aranceles de importación y demás impuestos del mercado local"

Sobre este tema, en cuanto al mantenimiento económico del contrato, mediante oficio número 13394-2016 (DCA-2957) del 28 de noviembre de 2016, la Contraloría General de la República indicó lo siguiente:

"(...)

En materia de contratación administrativa, todo oferente al presentar una plica se encuentra en la obligación de ofertar un precio firme y definitivo, conforme lo dispone el numeral 25 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa. Ello supone en principio, que el precio ofertado no es sujeto de variación una vez sometido a la Administración, no obstante ello encuentra su matiz en los casos donde el cartel permite por ejemplo la mejora de precios (regulada en el artículo 42 inciso n) de la Ley de Contratación Administrativa o bien cuando durante la fase de ejecución se debe mantener o restituir el equilibrio económico del contrato, sea mediante la figura del reajuste de precios o vía reclamo administrativo por ejemplo. / De allí que si bien el contratista al momento de estructurar su oferta, debe ser lo suficientemente diligente en establecer un precio que cubra los costos que le genere el objeto contractual incluida una razonable utilidad, así como aquellos riesgos incorporados dentro del alea normal del negocio, es posible que situaciones no previstas producidas por razones ajenas a este, suponga alguna variación de los costos inicialmente previstos, lo que podría implicar el mantenimiento del equilibrio económico del contrato, como un efecto del derecho a la intangibilidad patrimonial derivado del artículo 182 en relación con el artículo 45 Constitucionales. / Precisamente, el principio de intangibilidad patrimonial supone la obligación de la Administración de mantener el equilibrio del contrato, para lo cual reajustará las variaciones que se presenten, aspecto que es recogido en el artículo 18 de la Ley de Contratación Administrativa. De allí que, aunque el equilibrio económico del contrato no se encuentre bajo alguna figura en específico regulado en leyes, reglamentos o carteles particulares, o sea efectuada al amparo de empréstitos internacionales, la Administración siempre deberá mantenerlo cuando concurran circunstancias que así lo ameriten, visto que esto constituye una obligación derivada de un principio Constitucional. / No obstante lo

anterior, ha de tenerse presente que las formas de mantener ese equilibrio suponen diversos mecanismos o vías, siendo los más comunes la revisión o reajuste de precios o bien el reclamo administrativo (...)". (Se suple el subrayado) (Ver en similar sentido los oficios 15594-2016 del 28 de noviembre del 2016, 00631-2017 (DCA-0104) del 19 de enero del 2017 y 07405-2018 (DCA-1939) del 30 de mayo del 2018).

Al respecto, en la sentencia número 6432-98 del 04 de setiembre de 1998, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia señaló lo siguiente:

"(...)

En otras palabras, que al celebrarse el contrato por llegarse a un acuerdo recíproco de voluntades, se le debe garantizar al contratista la obtención del beneficio proyectado en su propuesta; cuando este beneficio se altera por causas que son imputables a la Administración, o por causas imprevisibles, el contratante tendrá el derecho y la Administración el deber de restablecer el beneficio (utilidad) o en último caso, de atenuar los efectos perjudiciales para el vínculo y esto es lo que se conoce como el derecho al mantenimiento del equilibrio financiero del contrato. (...)"

Tal y como se cita en la resolución recurrida, la Dirección General de Aviación Civil, publicó el cartel para la licitación pública 2017LN-000001-0006600001, en el cual nunca contempló la realización de obras de infraestructura u obras civiles para proveer los servicios a la Administración; es decir, el cartel era lo suficientemente concreto para que el contratista tuviese claridad absoluta que las obras de infraestructura corrían por riesgo y cuenta de la Administración.

Desde ese punto de vista, si la empresa optó bajo su propio riesgo hacerse cargo de la instalación de los nuevos ductos, con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, no puede después de ejecutada la obra, trasladarle a la Administración un costo de una obra que no se requirió de forma expresa.

De lo expuesto, se puede indicar que el precio ofertado era firme y definitivo, por lo que no podía asumir obras adicionales con la intención de cobrarle de forma posterior a la Administración, ya que, si eran indispensable realizar obras civiles, su obligación se limitaba en informarle a la Administración para que tomara las medidas que correspondan.

Por otro lado, según la prueba recaba en el expediente administrativo, no se evidencian que existan causas imputables a la Administración o alguna causa imprevisible. Por consiguiente, cuando no se está bajo estos supuestos se entiende que el riesgo lo asume el contratista.

b. Sobre el deber de verificación.

En torno a los derechos y deberes de las partes contratantes, regulaba el numeral 21 de la otrora Ley de Contratación Administrativa lo siguiente:

"Es responsabilidad del contratista verificar la corrección del procedimiento de contratación administrativa, y la ejecución contractual. /En virtud de esta obligación, para fundamentar

gestiones resarcitorias, no podrá alegar desconocimiento del ordenamiento aplicable ni de las consecuencias de la conducta administrativa. /El Reglamento de esta Ley definirá los supuestos y la forma en que proceda indemnizar al contratista irregular. Asimismo, el funcionario que haya promovido una contratación irregular será sancionado conforme a lo previsto en el artículo 96 bis de esta Ley. / (Así adicionado el párrafo anterior mediante el artículo 3° de la ley N° 8511 del 16 de mayo del 2006").

El deber de verificación del contratista fue reafirmado en el precepto 210 del entonces reglamento a la ley de cita. Al respecto, se coincide con la resolución recurrida cuando concluye de forma acertada la siguiente:

"Bajo esa teoría, tal y como se indicó supra, cuando se detecten anomalías en el procedimiento, se traslada responsabilidad a la persona contratista, debido a su deber de verificación de la regularidad y corrección del procedimiento de contratación.

Así, el deber de verificación de la regularidad del contrato funge como presupuesto de la prohibición, claramente establecida que impide que se reconozca pago alguno al contratista cuando ha habido una irregularidad en el contrato.

Ese impedimento para reconocer el pago a la persona contratista deriva de que esta no ha guardado su deber de corrección del procedimiento concursal y cede únicamente en el supuesto de excepción contemplado en el numeral 103 de la Ley General de Contratación Pública, relativo a aquellos supuestos en que se haya ejecutado el contrato con evidente provecho para la Administración, en cuyo caso, el ordenamiento jurídico admite la respectiva indemnización a la persona contratista".

Por lo tanto, en el caso en concreto, existe evidencia en la plica, en el cartel y en los informes técnicos que la ejecución de obras civiles estaba fuera del alcance contractual, por lo que era obligación del contratista advertirlo, pero nunca era su obligación asumir la obra sin consentimiento expreso de la Administración, para posteriormente solicitar el pago bajo el amparo de la citada licitación.

c. **Sobre la contratación irregular**.

Sobre el contrato irregular, deviene importante traer a colación lo dispuesto por la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, en la sentencia número 001455-F-S1-2013 de las 9 horas 10 minutos del 31 de octubre de 2013, la cual señaló lo siguiente:

*"(...) conforme a la legislación, "la normalidad en los procedimientos aludidos, es la de un contratista regular, **entendido como aquel cuyo convenio observó todos los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico**. A través de pronunciamientos de la Contraloría General de la República (en adelante CGR, u órgano contralor**), se deslindó la figura del Contrato Irregular, como aquel que surge del acuerdo entre la Administración y un contratista, que tiene por fin, la prestación de un servicio, pero con inobservancia de los procedimientos legales y reglamentarios necesarios para configurar una contratación regular**..." (sentencia no. 001112-S1-F-2009 de las 15 horas 15 minutos del 30 de octubre de 2009). También ha indicado, que la contratación irregular, "ocurre cuando, a pesar de una*

anomalía en el procedimiento, la Administración percibe de manera efectiva y de buena fe, bienes o servicios (previamente pactados), parcial o totalmente, con claro provecho para ella. Surge entonces, el derecho del prestatario a percibir una indemnización (no pago) al ejecutar una orden pública, siempre y cuando concurran, se ha dicho, en principio, tres circunstancias: ***irregularidad en el procedimiento; la Administración obtenga una ventaja o beneficio; y la buena fe del contratista****. Resulta necesario reiterar que es, mediante la reforma parcial introducida por la Ley no. 8511 de 16 de mayo de 2006 (vigente a partir del 4 de enero de 2007) que en la LCA se hace alusión a esa figura... Así, se adiciona el artículo 21, para establecer que el Reglamento "...definirá los supuestos y la forma en que proceda indemnizar al contratista irregular. Asimismo, el funcionario que haya promovido una contratación irregular será sancionado conforme a lo previsto en el artículo 96 bis de esta Ley."... Simultáneamente a la entrada en vigencia de la reforma parcial indicada, también empezó a regir el vigente Reglamento a la LCA, promulgado por Decreto Ejecutivo no. 33411 de 27 de setiembre de 2006... Es mediante el ordinal 210, que se desarrolla lo estatuido en el 21 legal... de interés a este asunto, la CGR califica a una contratación de irregular, cuando se realiza sin cumplir con el procedimiento debido (por regla la licitación); se alude a un acuerdo que de forma irregular se suscita entre la Administración y el proveedor; y una negociación con el consentimiento de la entidad interesada, siempre que medie buena fe en la actuación del contratista, la que es fundamental para determinar el posible resarcimiento de servicio. Ello supone un comportamiento honrado y leal en el ejercicio de los derechos, exigiendo coherencia en el comportamiento de las relaciones negociales; es un principio informador de todo el ordenamiento jurídico y que impone el rechazo de interpretaciones que conduzcan a un resultado contrario a aquel "...como cuando los procedimientos de contratación se utilizan con un fin distinto del querido por el ordenamiento jurídico, o se ejerciten en circunstancias que los vician de nulidad absoluta..." (fallo no. 01246-F-S1-2009 de las 10 horas 25 minutos del 3 de diciembre de 2009)".*

Ese impedimento para reconocer el pago a la persona contratista deriva de que esta no ha guardado su deber de corrección del procedimiento concursal y cede únicamente en el supuesto de excepción contemplado en el numeral 103 de la Ley General de Contratación Pública, relativo a aquellos supuestos en que se haya ejecutado el contrato con evidente provecho para la Administración, en cuyo caso, el ordenamiento jurídico admite la respectiva indemnización a la persona contratista.

Recordemos que el artículo 103 de la Ley General de Contratación Pública literalmente señala lo siguiente:

"Artículo 103- Contratación irregular

El contrato se tendrá como irregular cuando en su trámite no se haya seguido el procedimiento correspondiente, se haya aplicado de manera ilegítima alguna de las excepciones o se hubiera infringido el régimen de prohibiciones de la presente ley.
Se impone como obligación del contratista verificar todo lo anterior. En virtud de esta obligación, para fundamentar sus gestiones resarcitorias, el contratista no podrá alegar desconocimiento de la normativa aplicable.

En caso de contratos irregulares no podrá ser reconocido pago al contratista. En supuestos en los cuales se hubiera ejecutado parcial o totalmente la prestación a entera satisfacción podrá reconocerse al contratista una indemnización, de manera que se descontará la utilidad prevista de la operación y en caso de que ésta no pudiera ser precisada, se rebajará el diez por ciento del monto cotizado en la oferta respectiva.

Asimismo, la resolución de pago ordenará la investigación para determinar si procede dar inicio a un procedimiento administrativo sancionatorio y/o resarcitorio en contra del contratista y de un procedimiento administrativo en contra de los funcionarios que recomendaron o adjudicaron la contratación irregular, conforme a lo previsto en el artículo 125 de esta ley.

(...)

(El subrayado no es del original)

Ahora bien, en tales casos de excepción, lo que se admite es la indemnización al contratista, siendo que el artículo 279 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública dispone que se reconocerá la indemnización; mas no el lucro cesante, es decir, el beneficio o la utilidad dejada de percibir y, en caso de ser desconocida, se aplicará por tal concepto la rebaja de un 10% del monto total.

Lo anterior se traduce en que, efectivamente, la Administración contratante debe resarcir si obtuvo provecho del contrato, pero por ley no puede reconocer el lucro cesante, indicando literalmente el artículo 279 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, lo siguiente:

"Artículo 279. Contratación Irregular. El contrato se tendrá como irregular, conforme a lo previsto por el artículo 103 de la Ley General de Contratación Pública, únicamente cuando:

a) En su trámite no se haya seguido el procedimiento correspondiente conforme a lo previsto en el artículo 36 de la Ley General de Contratación Pública.

b) Se haya aplicado de manera ilegítima una excepción de las previstas en la Ley General de Contratación Pública.

c) Se hubiere infringido el régimen de prohibiciones establecido en la Ley General de Contratación Pública.

En caso de contratos irregulares no podrá ser reconocido pago al contratista. En supuestos en los cuales se hubiera ejecutado parcial o totalmente la prestación a entera satisfacción, la Administración podrá reconocerle al contratista una indemnización, a fin de no incurrir en un enriquecimiento sin causa, de manera que se descontará la utilidad prevista de la operación y en caso de que ésta no pudiera ser precisada, se rebajará el diez por ciento (10%) del monto cotizado en la oferta respectiva.

La resolución de pago ordenará la investigación para determinar si procede dar inicio a un procedimiento administrativo sancionatorio y/o resarcitorio en contra del contratista y en el caso de los funcionarios que recomendaron y de los que adoptaron el acto de adjudicación de la contratación irregular se determinará si procede dar inicio a un procedimiento por responsabilidad administrativa, según lo indicado en los artículos 125 y 127 de la Ley General de Contratación Pública.

El procedimiento para sancionar al contratista se sujetará a las reglas previstas en el artículo 121 de la Ley General de Contratación Pública y en tal caso, abarcará tanto la sanción administrativa, como el resarcimiento civil".

En el caso en concreto, la prueba técnica logró acreditar que no existe evidencia de los costos reales en los que incurrió el contratista. Tampoco se logró individualizar los costos en mano de obra y, lo principal, no se logró evidenciar que la obra civil de haya recibido a satisfacción y ejecutado con autorización expresa de la administración.

Ahora bien, sobre el silencio positivo, en la sentencia número 02880-2020, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia señaló lo siguiente:

"(...)

Desde entonces se han dimensionado algunos de los parámetros que rigen para las gestiones a las cuales les aplica el silencio positivo en contratación administrativa. Cabe agregar, dentro de las características necesarias, ***que la solicitud se debe bastar por sí misma, es decir que no requiera actuaciones adicionales de mayor complejidad por parte de la Administración****, pues en caso contrario, la finalidad de declarar la voluntad ante la* ***omisión de pronunciamiento carecería de sentido, ya que se necesitaría más que una respuesta basada en afirmación o negación de la gestión.*** *En el caso de marras, tal como lo señala la sentencia recurrida: "quien demanda solicitó a la administración el despliegue de una conducta que le corresponde a la misma parte actora conforme lo hemos mencionado atrás, lo que de entrada desecha cualquier posibilidad de éxito en lo pretendido, mientras que, por otro lado, lo que pretende es que tal estudio de costos que habría de fundar su solicitud de restablecimiento del equilibrio financiero lo realice la Administración. Lo último, si bien habla de una conducta omisiva, supone que la acción se dirige más bien que se ordene su despliegue, esto es, a que se ordene hacer lo que se omitió, sin que de ello se pueda adelantar en ningún nivel el resultado de dicho estudio.* ***Se trata de la condena a la realización de un acto preparatorio de otro -acto final- eventual y futuro."****. En resumen, el actor -a pesar de ser su responsabilidad-, solicitó un estudio de la estructura de costos a la demandada, que, en caso de haber cumplido los requisitos,* ***su análisis implicaría para la Administración no sólo lo relativo a la procedencia en relación con el contrato sino también una valoración de las consecuencias presupuestarias y su disponibilidad para hacerle frente al cambio propuesto*** *(...) (El resaltado no pertenece a su original)*

Una vez analizado el argumento del recurrente, se tiene que no cumple con los presupuestos establecidos por el máxime interprete legal, puesto que, pese a que el contratista señaló la necesidad de la obra civil y presentó

una factura proforma, la Administración tenía que hacer una valoración de las consecuencias presupuestarias y su posibilidad de hacerle frente a la necesidad con sus propios recursos. Por lo tanto, se rechaza también la figura del silencio positivo.

Finalmente, con respecto al oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 del 29 de marzo de 2023, suscrito por la Unidad de Tecnologías de la Información, este fue analizado, así como todo el conglomerado de prueba que consta en el expediente administrativo, entre estos, el criterio técnico de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.

De dichos informes se desprende que no se puede determinar la cantidad exacta y los tipos materiales (accesorios, soportaría, entre otros) que se utilizaron para dicho trabajo, además, no se puede determinar el costo de mano de obra, debido a que se desconoce la cantidad de trabajadores y el tiempo laborado para la realización del trabajo, por lo que, como se mencionó, no existe técnicamente la posibilidad de determinar la razonabilidad y proporcionalidad del reclamo planteado, por lo que se debe rechazar el presente reclamo administrativo.

Sobre este particular, es menester acotar que un adecuado análisis de la prueba requiere que la misma sea tomada en consideración en forma íntegra, no pieza por pieza, sino como un todo, tendiente a proveer al jerarca los elementos de convicción suficientes que deriven en la verificación de la verdad real de los hechos, tal y como sucedió en el presente asunto.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

5) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, portador de la cédula de identidad número 6-0687-0180, en su condición de apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-179890, en contra del artículo octavo de la sesión ordinaria número 48-2023 del 23 de agosto de 2023, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la cual se aprobó la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.

6) Confirmar la resolución número 110-2023 de las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés, en todos sus extremos.

7) Se da por agotada la vía administrativa.

8) Notificar al señor Johnny Xatruch Benavides, apoderado generalísimo sin límite de suma de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos jxatruch@codisa.com y ecastro@codisa.com.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N° 4

N°011-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con diez minutos del nueve de enero de dos mil veinticuatro.

Se conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única VU-3376-2023-E del 16 de octubre del 2023, mediante el cual, el señor Mario Zamora Barrientos, apoderado generalísimo de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), solicitó la cancelación de las rutas: 1) Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); 2) San José – Tambor - San José (SJO-TMU-SJO); 3) San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y viceversa (SJO-LIR-ECI-y viceversa), autorizadas en su certificado de explotación.

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 188-2015 del 7 de octubre de 2015, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), un certificado de explotación para brindar servicios regulares nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo, con una vigencia hasta el 7 de octubre de 2030. Las rutas autorizadas son las siguientes:

1. San José – Drake-San José
2. San José – Golfito-San José
3. San José – Liberia – San José
4. San José – Palmar Sur – San José
5. San José – Puerto Jiménez – San José
6. San José – Quepos – San José
7. San José – Tamarindo – San José
8. San José – Tambor – San José
9. San José – La Fortuna – San José
10. San José – Limón- Tortuguero – San José
11. San José – Nosara-Liberia v.v.[1]/
12. San José – San Isidro y v.v.
13. San José – Tambor-Liberia y v.v.
14. San José – Liberia-Costa Esmeralda, Nicaragua y viceversa

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-3376-2023-E del 16 de octubre de 2023, el señor Mario Zamora Barrientos, apoderado generalísimo de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), solicitó la cancelación de las rutas: 1) Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); 2) San José – Tambor - San José; (SJO-TMU-SJO); 3) San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y viceversa (SJO-LIR-ECI-y viceversa).

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-1239-2023 del 2 de noviembre de 2023, los señores Luis Jiménez Campos y Victor Meneses Sánchez, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa, indicaron:

> *"... se remite respuesta para atender la gestión de SANSA de cancelar las rutas SJO-TMU-SJO // LIR-TMU-LIR // SJO-ECI-SJO // LIR-ECI-LIR; señalando que, la Unidad de*

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

ACTA No. 02-2024

Aeronavegabilidad no tiene objeción con la cancelación de las rutas, puesto que, no es un tema de nuestra competencia".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-2687-2023 del 2 de noviembre de 2023, los señores Walter Bowyer Escalante y Ricardo Jiménez Paniagua, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, en lo que interesa, indicaron lo siguiente:

"...se informa que con base a las razones brindadas por el COA SANSA de cancelación de rutas en Tambor (TMU) y Costa Esmeralda (ECI) Nicaragua, no existe ningún inconveniente operacional de vuelo para esta Unidad de Operaciones Aeronáuticas".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-0322-2023 del 6 de noviembre de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"Con base en lo anterior, a solicitud expresa de la Compañía y previa coordinación con los aeropuertos respectivos, esta Unidad de Transporte Aéreo recomienda:

1. *Autorizar a la compañía Sansa la cancelación de las rutas: Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); San José – Tambor - San José; (SJO-TMU-SJO); San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y regreso; (SJO-LIR-ECI-y vv) a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil."*

Sexto: Que mediante constancia de no saldo número 619-2023 del 26 de octubre de 2023, emitida por la unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-037930, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil. Asimismo, en consulta realizada el 10 de noviembre de 2023, se constató que dicha compañía se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto versa la solicitud de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), para la cancelación de las rutas: 1) Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); 2) San José – Tambor - San José; (SJO-TMU-SJO); 3) San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y regreso; (SJO-LIR-ECI-y viceversa).

Al respecto, se tiene que el tema de las cancelaciones de ruta del certificado de explotación se encuentra regulado en el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil, veamos:

> *"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. Asimismo, podrá modificar y cancelar el certificado por razones de interés público o por el incumplimiento del concesionario de los términos de la ley, de la concesión o de los reglamentos respectivos".*

En este sentido, debemos indicar que los artículos 225, párrafo 1°, y 269 de la Ley General de la Administración Pública disponen lo siguiente:

> *"Artículo 225.- El órgano deberá conducir el procedimiento con la intención de lograr un máximo de celeridad y eficiencia dentro del respecto al ordenamiento y a los derechos e intereses del administrado.*
>
> *Artículo 269.- 1. La actuación administrativa se realizará con arreglo a normas de economía, simplicidad, celeridad y eficiencia.*
>
> *2. Las autoridades superiores de cada centro o dependencia velarán, respecto de sus subordinados, por el cabal cumplimiento de este precepto, que servirá también de criterio interpretativo en la aplicación de las normas de procedimiento".*

Asimismo, mediante el dictamen número C-062-2000 del 31 de marzo de 2000, la Procuraduría General de la República indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Es claro que con el informalismo del procedimiento se pretende que no existan –precisamente- rigurosidades formales que tiendan a entorpecer, suspender o paralizar el procedimiento. Para cumplir con este propósito, se imponen reglas de celeridad y simplicidad, las cuales tienden a evitar los trámites lentos, costosos y complejos que impidan el desenvolvimiento del procedimiento administrativo, por lo que el trámite del expediente debe hacerse de manera rápida y simple, respetando siempre la juridicidad y la defensa del administrado.*
>
> *(...)".*

(El subrayado es nuestro)

Tales afirmaciones reciben apoyo en los artículos supra transcritos y en la opinión de la doctrina que ha señalado que "*el principio de eficiencia en la actuación administrativa tiene como objeto inmediato hacer más eficiente la actuación administrativa y la participación de los administrados*".

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

ACTA No. 02-2024

En este orden de ideas, el procedimiento administrativo es de naturaleza informal, lo que presupone el "*in dubio pro actione*", a cuyo tenor la Administración ha de interpretar en forma favorable para el administrado, en el ejercicio del derecho de acción. En tal sentido, el autor García Enterría nos señala:

> "*(...) a favor de la mayor garantía y de la interpretación más favorable al ejercicio del derecho de acción y, por lo tanto, en el sentido de asegurar, en lo posible, más allá de las dificultades de índole formal, una decisión sobre el fondo de la cuestión objeto del procedimiento". (*15) García de Enterría (Eduardo). Curso de Derecho Administrativo, Tomo II. Primera Edición. Editorial Civitas, Madrid, 1988, página 381.

Por lo anterior, por estarse resolviendo la cancelación de las rutas 1) Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); 2) San José – Tambor - San José; (SJO-TMU-SJO); 3) San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y regreso; (SJO-LIR-ECI-y viceversa), por requerimiento expreso de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), no requiere del procedimiento establecido, para los efectos, en el artículo 157 antes indicado, toda vez que se estaría atentando contra los principios de economía procesal, así como, la eficiencia y eficacia en la administración pública señalados en el artículo 269 de la Ley General de la Administración Pública, procediendo en este sentido con la cancelación de las citadas ruta.

En diligencias atinentes al presente asunto; mediante oficios números DGAC-DSO-AIR-OF-1239-2023 y DGAC-DSO-OPS-OF-2687-2023, ambos del 2 de noviembre de 2023, emitidos por las Unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, respectivamente, indicaron no tener objeción técnica en la cancelación de citadas rutas.

Asimismo, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-0322-2023 del 6 de noviembre de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), la cancelación de las rutas: Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); San José – Tambor - San José; (SJO-TMU-SJO); San José – Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y regreso (SJO-LIR-ECI-y viceversa), efectiva a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 619-2023 del 26 de octubre de 2023, emitida por la unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-037930, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil. Asimismo, en consulta realizada el 10 de noviembre de 2023, se constató que dicha compañía se encuentra al día se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Cancelar del certificado de explotación de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima (Sansa), representada por el señor Mario Zamora Barrientos, en calidad de apoderado generalísimo, las rutas 1) Liberia– Tambor – Liberia (LIR-TMU-LIR); 2) San José – Tambor - San José; (SJO-TMU-SJO); 3) San José

– Liberia, Costa Rica – Costa Esmeralda Nicaragua y viceversa (SJO-LIR-ECI-y viceversa), efectivo a partir de su aprobación.

2) Notifíquese el presente acuerdo al señor Mario Zamora Barrientos, apoderado generalísimo con límite de suma de la compañía Servicios Aéreos Nacionales sociedad anónima, por medio del correo electrónico mzamora@flysansa.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las oficinas de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N° 5

N°012-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con once minutos del nueve de enero de dos mil veinticuatro.

Se conoce el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Dennis Monge Campos, en su condición de representante legal de la compañía Meco sociedad anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria número 25-2023 del 27 de abril de 2023, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023.

Resultando

Primero: Que mediante el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 25-2023 del 27 de abril de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 051-2023 de las dieciocho horas con doce minutos del veintisiete de abril de dos mil veintitrés, mediante la cual conoció el reclamo administrativo interpuesto por la compañía Meco sociedad anónima, en relación con el proyecto derivado de la licitación pública número 2020LN-000001-0006600001, denominada *"Mejoramiento del Aeródromo de Quepos"*.

Segundo: Que mediante acta número 0169 del 5 de mayo de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil notificó al señor Dennis Monge Campos, el oficio número CETAC-AC-2023-0602 del 5 de mayo de 2023, el cual contiene lo acordado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el artículo sétimo de la sesión ordinaria número 25-2023 del 27 de abril de 2023.

Tercero: Que mediante oficio número 00720-MCR-2026E-2023 del 26 de mayo de 2023, el señor Dennis Monge Campos, en su condición antes citada, interpuso recurso de reconsideración en contra de la resolución número 051-2023 citada.

Cuarto: Que mediante correo electrónico de 12 de setiembre de 2023, el señor Alexander Vega Arce, entonces funcionario de la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, solicitó al señor Alexander Sánchez Mora, jefe del Departamento de Infraestructura Aeronáutica, rendir informe técnico con respecto al recurso interpuesto por la compañía Meco sociedad anónima.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0564-2023 del 27 de setiembre de 2023, el señor Sánchez Mora, en su condición antes citada, remitió el informe técnico solicitado.

Sexto: Que mediante correo electrónico de 16 de octubre de 2023, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó al señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, emitir criterio técnico con respecto a un punto señalado en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0564-2023 citado, en el cual expresamente se indica que debe ser abarcado por la Unidad de Recursos Financieros.
Sétimo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-OF-035-2023 del 18 de octubre de 2023, el señor Romero Méndez, en su condición antes citada, remitió el criterio solicitado.

Octavo: Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones de ley.

Considerando

II) Sobre la legitimación y admisibilidad del recurso

Jurídicamente, por recurso se entiende el medio u oportunidad procesal concedido taxativamente por ley a las partes dentro del procedimiento correspondiente, para requerir que el mismo juez u órgano administrativo que dictó una resolución o su superior jerárquico, propio o impropio, la examine de nuevo, con el fin de corregir los errores, excesos u omisiones sobre la relación material o sobre la relación procesal que en ella se haya incurrido.

La facultad con que cuentan los administrados para recurrir decisiones administrativas se encuentra inicialmente tipificada en la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 del 2 de mayo de 1978, constituyéndose ésta una norma de aplicación general a la actuación administrativa, la cual será remplazada solo por norma especial cuando ésta regule el tema, como sucede en el presente caso, pues la Ley General de Aviación Civil regula el tema impugnatorio de los actos administrativos que dicta la Dirección General de Aviación Civil y/o el Consejo Técnico de Aviación Civil.

En este sentido, cuando el acto proviene del jerarca, conociendo del asunto en única instancia, se debe plantear recurso de reconsideración o reposición, el cual, es aquel que se interpone ante el mismo órgano que dictó el acto, con el fin de revocar o modificar, parcial o totalmente, el acto administrativo dictado.

Así las cosas, siendo que el señor Dennis Monge Campos, en la condición indicada, recurrió el acto administrativo correspondiente a la decisión final del Consejo Técnico de Aviación Civil, se conoce el recurso de reconsideración, estipulado en el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil, el cual establece literalmente lo siguiente:

> *"Artículo 309. – Contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrá formularse recurso de reconsideración, dentro del plazo de quince días hábiles contados a partir de su notificación".*

En el presente asunto, el acuerdo tomado por el Consejo Técnico de Aviación Civil fue notificado el 5 de mayo de 2023, siendo que el plazo para presentar dicho recurso vencía el 26 de mayo del mismo año.

Ahora bien, el recurso de reconsideración sub examine fue presentado 26 de mayo de 2023, por lo cual, el mismo se encuentra dentro del plazo establecido por ley y, por lo tanto, se procederá a conocer el fondo del asunto.

III) Sobre el fondo del asunto

3) Objeto del recurso:

El presente acto administrativo versa sobre el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Dennis Monge Campos, representante legal de la compañía Meco sociedad anónima, contra la resolución número resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, la cual resolvió lo siguiente:

"(...)

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

(...)"

En consecuencia, mediante oficio número 00720-MCR-2026E-2023 del 26 de mayo de 2023, el señor Dennis Monge Campos, en su condición antes citada, interpuso recurso de reconsideración, mediante el cual argumenta, en resumen, lo siguiente:

- Que existe aparente nulidad en la notificación ya que según lo expone el recurrente no se le notificó junto a la resolución número 051-2023 citada los dictámenes utilizados como motivación del acto administrativo, según lo dispuesto en el artículos 247.3 y 335 de la Ley General de Administración Pública.
- Según lo dispuesto en el artículo 136.1 de la Ley General de la Administración Pública, los actos que impongan obligaciones, las limiten o supriman derechos subjetivos deben ser debidamente motivados y se vuelve a hacer hincapié en la ausencia de la notificación de los documentos que sirvieron como motivación a la Administración para dictar la resolución número 051-2023 citada.
- Que existe una falta de motivación y fundamentación, porque supuestamente no existe una claridad en cuanto a las fallas, desperfectos y deterioros indicados en la resolución número 051-2023 citada.
- Que existe una aparente violación al artículo 16.1 de la Ley General de la Administración Pública, en cuanto a que no se pueden dictar actos contrarios a las reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, esto porque según el recurrente la justificación de la Administración en la resolución número 051-2023 citada, no concuerda con la realidad física y con los documentos del especialista en geotécnica y criterios técnicos sobre fisuramientos presentados por el recurrente.
- Que existen problemas no previstos por la Administración en el diseño de los canales revestidos del sistema de manejo de aguas superficiales.
- Que existen problemas en la decisión unilateral de la Administración e instrucción al Contratista para el retiro de la carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves.
- Que existen problemas con respecto al tema de costos derivados de cambios en la obra ordenados por la Administración y que no fueron compensados al Contratista.
- Que existen errores en los cálculos de los intereses moratorios.

Debido a lo anterior el recurrente solicita lo siguiente:

"(...)

Solicito formalmente se revoque el acuerdo y la resolución recurrida y en su lugar se declare que lleva razón el Contratista en el reclamo presentado y que con fundamento en la Ley de Contratación Administrativa, el Cartel de licitación del proyecto y el contrato que nos vincula, se solicita el total reconocimiento de los asuntos reclamados, mismos que según se ha expuesto no fueron provocados por aspectos de responsabilidad imputable a Constructora Meco S. A. en su calidad de Contratista, por lo que se solicita el reconocimiento de los costos presentados en el siguiente resumen:

1. Por decisión unilateral de la Administración para el retiro y la reposición de la carpeta asfáltica en la zona de estacionamiento de aeronaves: ₡60,359,849.01,
2. Por costos derivados de problemas no previstos por la Administración en el diseño de los canales revestidos del sistema de manejo de aguas superficiales: $31,422.60 y ₡7,383,271.85
3. Por costos derivados de cambios en la obra ordenados por la Administración y que no fueron compensados al Contratista: ₡17,931,295.73
4. Por intereses por mora ₡4,107,202.99

para un total de $31,422.60 y ₡89,781,619.58, montos sobre los que adicionalmente se deberá cancelar el Impuesto sobre el Valor Agregado según corresponda al momento del pago.

(...)".

4) Análisis legal

A) Potestades de imperio.

A efectos de desarrollar su actividad y lograr los fines perseguidos con ello, la Administración necesita disponer de los medios jurídicos correspondientes, los cuales se traducen en potestades públicas de la Administración[5].

Para una mayor comprensión del concepto potestad, debemos diferenciarlo de los vocablos poder y derecho. En relación con el poder, hay que señalar que éste es un término genérico, mientras que potestad es lo específico. Se dice que el poder es atributo del Estado, lato sensu, en tanto que la potestad, en lo que respecta a su ejercicio, puede ser prerrogativa inherente a una función de la Administración, de manera que las potestades constituyen un reflejo cualificado del poder general del Estado.

Por otro lado, en cuanto a la diferencia del concepto potestad con derecho, hay que señalar que las potestades

[5] GARRIDO FALLA (Fernando) señala que las potestades *"son poderes de actuación que, ejercitándose de acuerdo con normas jurídicas, producen situaciones jurídicas en las que otros sujetos resultan obligados"*. GÓMEZ-FERRER MORANT, Rafael (Coordinador), Libro homenaje al profesor José Luis Villar Palasí, Primera Edición. Editorial Civitas Sociedad Anónima. Madrid.1989. Pág. 1357. Citado por Espinosa Velázquez y Ramírez Bejerano: Fundamentos históricos y filosóficos de la potestad sancionadora de la Administración Pública, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, junio 2009. www.eumed.net/rev/cccss/04/evrb.htm.

son indispensables para que la Administración realice sus funciones de interés general, lo cual, les otorga la característica de ser irrenunciables, contrario a lo que ocurre con los derechos.

El principio de legalidad, consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política y desarrollado en el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, le atribuye potestades a la Administración y le otorga facultades de actuación, definiéndole cuidadosamente sus límites, es decir, la apodera y habilita para su acción en pro del interés público, confiriéndole al efecto poderes jurídicos para emitir actos de imperio.

En términos generales, el ejercicio de potestades de imperio y el cumplimiento de los deberes públicos se consideran como una materia no negociable. La potestad de imperio, según el jurista costarricense Eduardo Ortiz Ortiz[6] (qepd), es aquella que le permite a la Administración crear obligaciones o suprimir derechos del particular, sin el consentimiento de éste, lo anterior, ante la necesidad de lograr el fin público a toda costa, pues su carácter imperativo se explica como un medio para vencer la resistencia del administrado, en los casos en que éste tiene que colaborar al logro de dicho fin y no lo hace.

Con esta expresión, se alude al conjunto de prerrogativas de que goza la Administración, diferentes a los derechos y facultades que se reconocen a los particulares, a efectos de que ésta asegure el predominio del interés público, cuando se encuentra en conflicto con los intereses particulares[7].

La naturaleza indisponible de este tipo de potestades deriva del artículo 66 de la Ley General de la Administración Pública, mismo que establece que éstas, su ejercicio y los deberes públicos y su cumplimiento serán irrenunciables, intransmisibles e imprescriptibles y que solo por ley podrán establecerse compromisos de no ejercerlas[8].

Algunas de las prerrogativas en que se manifiesta el poder de imperio de la Administración, sobre los particulares y su consiguiente superioridad respecto a ellos, son el poder de policía, la potestad sancionadora, la potestad de autotutela, la potestad expropiatoria, la potestad de revisión de oficio, la potestad tributaria, la potestad ejecutoria y otras más atinentes al campo de la contratación administrativa, como lo son la potestad de resolución unilateral y la variación unilateral del objeto del contrato.

Es decir, la Administración está compelida a actuar en cada una de esas potestades cuando así lo exija el interés público o el ordenamiento jurídico, no siendo posible negociar con un administrado su no ejercicio, a menos que así lo autorice el legislador.

---

[6] ORTIZ ORTIZ (Eduardo). Tesis de Derecho Administrativo. Tomo I. San José, Costa Rica, Editorial Stradtmann, 2002. Pág. 71.

[7] Procuraduría General de la República, dictámenes números C-002-2002 de fecha 07 de enero de 2002 y C-124-2006 de fecha 24 de marzo de 2006.

[8] Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, resolución número 906-A-04 de las 9 horas 40 minutos del 21 de octubre de 2004. Procuraduría General de la República, dictámenes y opinión jurídica números C-089-1999, C-094-2000, C-111-2001 y OJ-077-2000.

B) Sobre la nulidad de la notificación del acuerdo número CETAC-AC-2023-0602 del 5 de mayo de 2023, mediante el cual se notificó la resolución número 051-2023 y falta de motivación de acto administrativo.

Con respecto a estos alegatos del recurrente, esta Administración le recuerda que mediante resolución número 076-2023 de las diecinueve horas con treinta y dos minutos del seis de junio de dos mil veintitrés, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, notificada mediante oficio número CETAC-AC-2023-0757 del 12 de junio de 2023, este Consejo ya se había pronunciado indicando lo siguiente:

"(...)

9) *Rechazar el incidente de nulidad de la notificación de la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, interpuesto por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078, por cuanto, la notificación se realizó por medio de la dirección de correo electrónico info@constructorameco.com y notificaciones@constructorameco.com, conforme el oficio número 0069- MCR-2026E-2023 del 16 de marzo pasado, emitido por la propia representación de la impugnante, siendo, además, congruente con lo establecido en la Ley General de la Administración Pública, en cuanto al contenido del documento recurrido.*

10) *Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía por la compañía Constructora Meco sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-035078 contra la resolución número 051-2023 de las 18:12 horas del 27 de abril de 2023, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, pues, esta contiene los elementos indispensables para que el acto administrativo sea válido y eficaz, específicamente, en relación al elemento motivo, el cual, es claro, por esta Administración que sí se sustenta, pues contiene la normativa aplicable, pero, además, los criterios técnicos útiles, necesarios y pertinentes para arribar a la conclusión aprobada.*

(...)".

Por lo anterior, esta Administración no se referirá al tema debido a que en la resolución número 076-2023 citada se expusieron los motivos del rechazo a estos alegatos del recurrente.

C) Sobre el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0564-2023

En este oficio la Administración indica lo siguiente:

"(...)

COMENTARIOS DEL CONTRATISTA.

A continuación, se presentan los criterios del contratista con respecto a los argumentos expuestos por parte de la Administración en la resolución 051-2023 del 27 de abril de 2023, para lo cual se mantiene el mismo orden de referencia:

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

ACTA No. 02-2024

PROBLEMAS NO PREVISTOS POR LA ADMINISTRACIÓN EN EL DISEÑO DE LOS CANALES REVESTIDOS DEL SISTEMA DE MANEJO DE AGUAS SUPERFICIALES.

1. NIVELES FREÁTICOS

1. La posible afectación de los niveles freáticos en asociación a procesos de fluctuación marina es tan solo un factor en una lista de aspectos a los que se hace referencia del estudio realizado por IIG Consultores, firma que como ya se ha indicado es especialista en el ramo de la geotecnia y cuenta con las debidas acreditaciones al respecto.

   Como parte de ese mismo punto se cita en el informe IIG 077-2021 que "*Otro factor que afecta directamente son las fluctuaciones de los niveles freáticos reportados en los piezómetros construidos en el sitio que reportan variaciones de hasta 155cm que, al incluiros en las modelaciones de deformación, se detecta que influyen directamente en dichos asentamientos*", aspecto al cual la Administración omite referirse (a pesar de que previamente manifiesta acerca de "...datos de entrada capturados fiel y correctamente en campo, con una exploración de sitio...") cuando este caso se trata de una medición realizada directamente en el sitio que muestra un valor sumamente elevado de una fluctuación de 155 cm en el nivel freático, aspecto que evidentemente no puede ser pasado por alto.

   Al respecto resulta necesario hacer referencia clara y directa a que una medición conlleva datos específicos que hacen de la misma un valor objetivo, el cual para ser rebatido no puede hacerse por medio de aseveraciones o criterios que podrían estar cargados de subjetividad.

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto a la posible afectación de los niveles freáticos, en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, el cual es parte del expediente de la presente contratación. No se omite manifestar que las deformaciones estimadas por el contratista a nivel de modelación, aparentemente (pues no se muestra la memoria de cálculo por parte del contratista para la determinación de cargas) fueron realizadas por cargas de una mayor magnitud a la que realmente se vieron expuestos en la realidad en su peor escenario los canales trapezoidales (Este y Oeste). Como se detalla en la ***TABLA 2*** *del presente documento.*

2. CLASIFICACIONES DE MATERIAL

2. Con respecto a este punto la aclaración aportada por parte de IIG Consultores en su oficio IIG-040-2023 indica textualmente:

   > *"La diferencia entre la clasificación física del material, en este caso a ML y su comportamiento mecánico, es decir a MH, se basa en los resultados de ensayos directos, de muestras inalteradas, debidamente manejadas y resguardadas por los protocolos de las normas internacionales, y que garantizan datos seguros; y su comparación con parámetros de referencia; y no por criterios de interpretación".*

   En Anexo 1 se adjunta copia del oficio IIG-040-2023 con la presentación de los criterios de especialista en geotecnia respecto a las opiniones expuestas en la resolución 051-2023.

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto a la clasificación de material, en el oficio ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, el cual es parte del expediente de la presente contratación.*

Adicionalmente se indica que los materiales alcanzados mediante las perforaciones P1, P2, P3, P4 y P5, los cuales corresponden a gravas con arena y limo y arenas limosas, poseen por definición ángulos de fricción del orden de 30 grados y más, como lo menciona Lambe & Whitman y se muestra en la siguiente imagen:

Tabla 11.3 Resumen de datos sobre ángulos de fricción para su utilización en anteproyectos

	Ángulos de fricción							
	Ángulo de talud natural		Para la resistencia residual		Para la resistencia máxima			
					Compacidad media		Compacta	
Clasificación	β(°)	Talud (vert. a hor.)	ϕ_{res}(°)	tg ϕ_{res}	ϕ(°)	tg ϕ	ϕ(°)	tg ϕ
Limo (no plástico)	26 a 30	1: 2 a 1: 1.75	26 a 30	0.488 a 0.577	28 a 32	0.532 a 0.625	30 a 34	0.577 a 0.675
Arena uniforme fina a media	26 a 30	1: 2 a 1: 1.75	26 a 30	0.488 a 0.577	30 a 34	0.577 a 0.675	32 a 36	0.675 a 0.726
Arena bien graduada	30 a 34	1: 1.75 a 1: 1.50	30 a 34	0.577 a 0.675	34 a 40	0.675 a 0.839	38 a 46	0.839 a 1.030
Arena y grava	32 a 36	1: 1.60 a 1: 1.40	32 a 36	0.625 a 0.726	36 a 42	0.726 a 0.900	40 a 48	0.900 a 1.110

Según R.K. Hough, *Basic Soils Engineering*. Copyright © 1957, The Ronald Press Company, Nueva York.

Nota. Dentro de cada gama se asignan los valores menores si las partículas son redondeadas y si existe un contenido importante de lutita blanda o mica, mientras que los valores más elevados corresponden a partículas duras, angulosas. Utilícense menores valores para presiones normales altas que para presiones moderadas.

Figura 1. Ángulos de Fricción tomado del Libro Mecánica de Suelos, Lambe & Whitman

Y adicionalmente, hasta una cohesión de 0.1948 ton/m2 como lo menciona Alvaro J. Gonzales G, en su documento: "ESTIMATIVOS DE PARAMETROS EFECTIVOS DE RESISTENCIA CON EL SPT" (Gonzales G, 1999) ver TABLA 1:

TABLA 1. PARÁMETROS DE RESISTENCIA AL CORTE DEDUCIDOS.

TABLA 1
CARRETERA ANSERMA
Ensayo de Penetración Estandar (SPT)
Parámetros de Resistencia al Corte Deducidos

	SUELO	ϕ' prm (°)	c' prm (t/m2)	ϕ' mín (°)
1	Relleno heterogéneo	14.144	1.9236	26.373
2	Limo arcilloso amarillento	29.485	0.2172	34.454
3	Arena limosa amarillenta	29.234	0.1948	26.724
4	Arena limosa gris verdosa	38.866	0.0000	34.700
5	Limo arenoso carmelito	39.850	0.0000	34.551
6	Limo arenoso habano	28.066	0.1718	22.766
7	Limo arcilloso habano	28.634	0.9344	31.136
8	Arena fina algo limosa	42.014	0.0000	31.832
9	Arena con gravas	38.184	0.0000	34.369
10	Arcilla limosa habana	24.940	0.4592	28.328
14	Arena compacta habana	50.327	0.0000	48.943
Pr	Promedio suelos	34.317	0.3251	33.320

ϕ' prm: Angulo de fricción efectivo promedio.
c' prm: Intercepto de cohesión efectivo promedio.
ϕ' mín: Angulo de fricción efectivo mínimo.
c' mín: Intercepto de cohesión efectivo mínimo = 0.0

De manera que son materiales competentes y no deberían de experimentar problemas de deformación o asentamientos ante cargas tan bajas como las transmitidas por el canal con o sin presencia de agua.

3. CONDICIONES SOBRE SUELOS

3. La descripción expuesta por parte de la Administración corresponde a definiciones elementales respecto a los tipos de suelo, con lo que se pretende evadir los serios problemas presentados con el suelo cuyas características de baja permeabilidad, alta relación de vacíos, capacidad de almacenamiento de agua en sus poros y alta capacidad de deformación son los factores determinantes a los que se hace referencia en el informe IIG 077-2021 y que el Contratista ha señalado como factores (entre otros) que dieron origen al problema presentado.

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto al tipo de material existente bajo los canales, en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, el cual es parte del expediente de la presente contratación.

Sin embargo, se añade a ese criterio una revisión adicional que se realizó al informe ***IIG-077-(A)-2021, obra 2334.*** *Valga la aclaración respecto al número de informe, pues el mencionado efectivamente corresponde a un estudio de suelos realizado en los canales trapezoidales.*

Más no así el informe ***IIG-077-(A)-2021, obra 2287,*** *el cual contiene el estudio de suelos realizado en el área de emplazamiento de la Plataforma de Estacionamiento. Esto se aclara pues en el documento* ***00720- MCR-2026E-2023****, se expuso o cita varias veces el informe* ***IIG-***

077-2021, *como si fuera uno solo, y no lo es. De hecho, la Administración tiene para ese caso, observaciones de errores que presentan ambos informes los cuales expuso en el apartado* ***ERRORES Y/O MEJORAS EN INFORMES DE LABORATORIO****. del presente documento.*

Ahora, con respecto a la sección típica de la canal trapezoidal aportada al contratista, según se evidencia en expediente, se cuenta con una estructura hidráulica que está compuesta de concreto, acero de refuerzo, material granular como cama o base para dicha estructura como se muestra en la siguiente imagen:

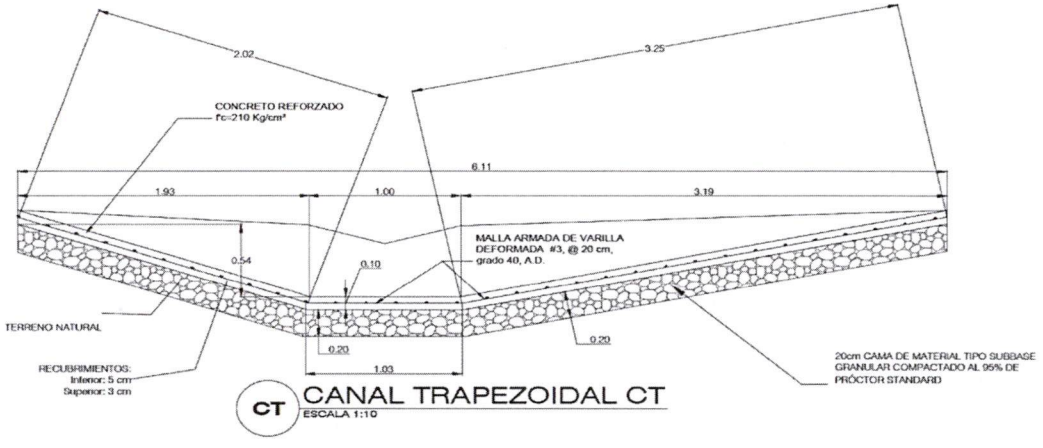


Figura 2. Sección de canal trapezoidal.

La Administración realizó un análisis (el cual muestra en la siguiente tabla) para determinar la carga que tendría que ser tomada en cuenta para el cálculo de asentamientos.

TABLA 2. ESTIMACIÓN DE ESFUERZO TRANSMITIDO AL SUELO POR CANAL TRAPEZOIDAL.

Relleno bajo el canal				
Espesor	0.20	m		
Densidad aproximada	1900.00	kg/m3		
Carga	380.00	kg/m2	3.87	kn/m2
Losa de concreto				
Peso del concreto				
Espesor	0.10	m		
Densidad aproximada	2400.00	kg/m3		
Carga	240.00	kg/m2	2.45	kn/m2
Peso del Acero				
Cantidad de varillas por sentido	5.00	m		
Cantidad de Varillas en malla en 1 m2	10.00	c/u		
Largo de Varilla individual	1.00	m		
Largo de Varillas para construir la malla	10.00	metros /m2		
Peso por metro de varilla	0.56	kg/m		
Carga total por acero de varilla No.3.	5.60	kg/m2	0.06	kn/m2
Peso total por losa de piso del canal	245.60	kg/m2	2.50	kn/m2
Peso del agua a canal lleno				
H altura del canal interna máxima	0.64	m		
Densidad del agua	1000.00	kg/m3		
Carga	640.00	kg/m2	6.52	kn/m2
Esfuerzo total transmitido al suelo a canal vacío	625.60	kg/m2	6.37	kn/m2
Esfuerzo total transmitido al suelo a canal lleno	1265.60	kg/m2	12.90	kn/m2

Como se aprecia del cálculo anterior, el dato máximo de carga que alcanzaría a ser transmitido al suelo sería de 12.9 kn/m2 (tomando en cuenta cargas estáticas y dinámicas). Mientras que en la tabla 5 del informe ***IIG-077-(A)-2021, obra 2334****, el consultor estima hasta valores de 30 kn/m2 solo para cargas dinámicas, estando esto fuera de contexto técnico, como se muestra en la siguiente figura. De manera que los datos de asentamiento estimados por el consultor del contratista no aplican para el escenario de cargas u obras dispuestas en el proyecto de Mejoramiento del Aeródromo de Quepos.*

Tabla 5: Valores de asentamiento por condición

Condición	Carga Dinámica (kN/m2)	Asentamiento (cm)
Sin NF	0	0.01
	10	1.04
	20	1.79
	30	2.38
Con NF superficial	0	0.03
	10	1.89
	20	3.00
	30	3.78
Con NF estabilizado	0	0.01
	10	1.06
	20	1.82
	30	2.41

Figura 3. Tabla 5 tomada de informe OFICIO IIG-077(A)-2021 OBRA 2334 DE IIG CONSULTORES.

De manera que de la tabla 1, se puede observar que el dato de carga dinámica corresponde únicamente a 6.52 kn/m2, menos del valor mínimo diferente a cero que muestra el contratista en la tabla 5, el cual es de 10 kn/m2. Es decir, que el sentamiento en cm para la carga dinámica de este valor de 6.52 kn/m2, sería poco más de la mitad de 1.04 cm.

Por último, los valores de Cargas, estáticas o dinámicas en este caso deben de respaldarse mediante una memoria de cálculo como la presentada en la ***TABLA 2*** *del presente documento. En cambio, en reiteradas ocasiones, tanto para el informe* ***IIG-077-(A)-2021, obra 2334*** *como para el informe* ***IIG-077-(A)-2021, obra 2287,*** *el consultor omite la presentación de memorias de cálculo que respalden las estimaciones de carga o de esfuerzos transmitidos al suelo.*

Todo lo anterior viene a demostrar que el escenario de cargas para el suelo de sitio no es crítico como el contratista y su consultor de calidad lo exponen, porque la teoría respalda bastamente que los materiales tipo gravas poseen valores de capacidad soportantes altos, con ángulos de fricción de 30 o superior, y una cohesión de hasta 0.2 t/m2.

4. TEMPORALIDAD DE REPARACIONES EN CANALES

4. En efecto las reparaciones fueron realizadas en forma previa a los sondeos, mediciones y toma de muestras, así como a los posteriores informes. El comportamiento de las reparaciones realizadas es muestra del trabajo consciente llevado a cabo por parte del Contratista a pesar de que la Administración hizo caso omiso de sus oportunas recomendaciones. Este factor cronológico no tiene efecto alguno sobre el comportamiento del material poco permeable, con alta relación de vacíos a lo que se le asocia su alta capacidad de retener agua en sus poros y además muy deformable, aspectos fundamentales que inciden en el comportamiento del suelo en su interacción con la estructura que han sido omitidos por parte de la Administración al presentar sus conclusiones.

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto a la temporalidad de las reparaciones en los canales, en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, el cual es parte del expediente de la presente contratación. Con respecto al material del suelo del sitio, se indica por parte de contratista que el material de suelo tiene características geomecánicas des favorables en términos de permeabilidad y deformabilidad, pero los datos de carga que utilizó para llegar a esta conclusión son mucho más elevados que los que realmente se aplicarán al suelo como se mencionó en el apartado ***3. CONDICIONES SOBRE SUELOS*** *del presente documento.*

Por otro lado, el contratista alega que el material es altamente deformable, sin embargo, para la construcción de los canales se realizó una excavación con una profundidad en el orden de 0.4 m a 1.0 m, removiendo con esto peso de material entre 1 y 2 toneladas por metro cuadrado. Con esto, no se espera un asentamiento por consolidación, en todo caso se esperaría un asentamiento elástico cuando se cargue con el agua pero igual sería muy bajo, pues se le quitó

al suelo más peso del que finalmente tendría que soportar una vez construido el canal y con agua hasta el tope pasando por él.

5. GRIETAS Y ESCALONAMIENTOS

5. La conclusión a la que se llega es clara con respecto a la resistencia adquirida por el concreto, aspecto que fue abordado de manera oportuna, clara y expresa por parte del Ing. Eduardo Hernández al indicar que "*El origen de estas grietas se debe al proceso natural de contracción y dilatación que el concreto experimenta durante la fase de endurecimiento*..." y finalmente llega a concluir respecto a la necesidad de incorporar las juntas de dilatación con las que se podía haber evitado la aparición de las fisuras sistemáticas referidas.
Bajo ninguna circunstancia es válido concluir o asociar los asentamientos que se presentaron en diversos tramos de canal con diferencias de nivel entre paños construidos (llamados escalonamientos por parte de la Administración) que se presentaran como resultado del proceso constructivo. En principio se trata de un patrón que no se presentó de manera generalizada, siendo que el efecto a criterio del Contratista obedece a movimientos diferenciales entre las masas como resultado de la saturación de suelos, que ante efectos de variaciones en el nivel freático generaron asentamientos diferenciales en los elementos ya construidos, este aspecto queda en evidencia en los resultados obtenidos en los estudios realizados por parte de los especialistas en geotecnia (Anexo 1 oficio IIG-040-2023) y que fueron aportados en el documento de reclamo presentado anteriormente por el Constructora Meco

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto a la clasificación de material, en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, el cual es parte del expediente de la presente contratación.

Sin embargo, en adicional a lo expuesto, la colocación del concreto de los canales trapezoidales se realizó durante el proyecto a diversas horas, durante la mañana, tarde e incluso medio día.

6. RECOMENDACIÓN DE DRENAJES Y AVANCE RESPECTO A CRONOGRAMA

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto a la clasificación de material, en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, el cual es parte del expediente de la presente contratación.

6. Las medidas, acciones y técnicas adecuadas fueron oportunamente sugeridas a la Administración, medidas que además eran de fácil implementación y no implicaban costos adicionales. Específicamente correspondían a realizar orificios drenantes y a incorporar las juntas de dilatación en el diseño para que los canales quedaran finalmente dotados de esos elementos.
   Respecto a la ejecución de activades se aclara que todas ellas fueron realizadas de manera oportuna, tanto las actividades correspondientes a la ruta crítica como las que no correspondían a la misma siendo que estas últimas tienen por definición un lapso de holgura que se les asocia y se ejecutaron dentro de los términos de holgura establecidos en el programa de trabajo, sin que exista notificación de incumplimiento alguno al respecto por pate de la Administración.

7. EVACUACIÓN DE AGUAS SUPERFICIALES A TRAVES DE LOS CANALES HIDRÁULICOS

7. Con respecto a esta conclusión basta con señalar que impedir que las aguas producto de las lluvias y de su consecuente escorrentía lleguen a las áreas preparadas (que además corresponden a canales destinados a la evacuación de aguas superficiales, es decir que su función es recolectar y trasladar esas aguas a puntos de desfogue), es literalmente imposible.
   No obstante, debe destacarse la observación realizada por parte de la Administración en el sentido de que el Contratista se ocupó de secar las superficies lo cual obedece a una buena práctica constructiva.

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración además del criterio que ya expuso en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, añade que sí es materialmente posible establecer medidas en campo para evitar que el agua escurra por un cierto elemento pluvial como en este caso los canales, como también se aplica en la construcción de alcantarillas, presas, ataguías etc.

Medidas que pudieron ser empleadas para "trabajar en seco", y por tramos la construcción del canal pudo ser:

- *Construcción de pozos de bombeo,*
- *Desviar por tramos y temporalmente el agua a un lado del canal mediante zanjas realizadas en el terreno con métodos mecánicos.*
- *Construcción de presas o ataguías, etc.*

Como se muestra en la siguiente figura, la presencia de agua escurriendo por los canales en construcción era común y parte del proyecto, dejando en evidencia la ausencia de una planificación para trabajar las obras hidráulicas en seco, como sería lo idóneo para este caso.

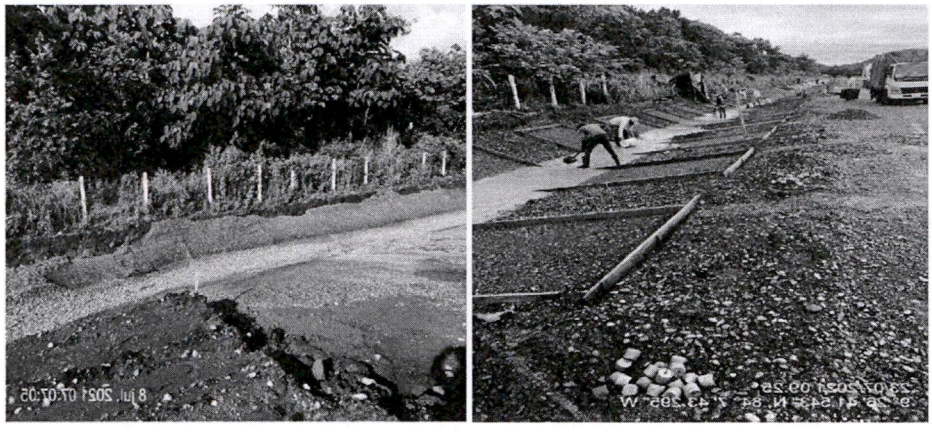


Ilustración 4: Transito de agua en zonas de superficie preparadas para colocación de concreto.

Figura 4. ***Ilustración 4*** *tomada de oficio DGAC-DA-IA-OF-0488-2021.*

De manera que no es de recibo para la Administración señalar que el agua pluvial, tenía necesariamente que pasar o escurrir por encima de los elementos en construcción. Si esto fuera así, ninguna obra pluvial en concreto podría ser construida.

DECISIÓN UNILATERAL DE LA ADMINISTRACIÓN E INSTRUCCIÓN AL CONTRATISTA PARA EL RETIRO DE LA CARPETA ASFÁLTICA EN LA ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES.

1. ESTUDIOS DISPONIBLES POR LA ADMINISTRACIÓN PARA EL SUELO DONDE SE EMPLAZÓ LA PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO

1. El suelo de la subrasante así como la composición de las estructura del pavimento en la zona de estacionamiento de aeronaves son exactamente los mismos con lo que se realizó la colocación inicial de la carpeta asfáltica.
   Por parte del Contratista se contrató una firma especializada con el fin de hacer ver que se requería de estudios adicionales a los realizados por parte de la Administración en forma previa al proceso licitatorio, de hecho los estudios con los que contaba en su momento la Administración correspondían un proceso previo y no a estudios específicos llevados a cabo para el proceso licitatorio No. 2020LN-000001-0006600001, aspecto que queda de manifiesto por medio del oficio DGAC-DA-IA-OF-0525-2021, así como de la Orden de Servicio N°3.
   El estudio realizado por las firmas ITP (Consultor de Calidad) e IIG Consultores (firma de especialistas en geotecnia), cuya numeración corresponde a ITP-GTC-048-2020 del 11 de agosto de 2021 y IIG-077(A)-2021 del 27 de julio de 2021 continúa siendo vigente y acertado.

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto a los estudios previos de suelos, en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, apartado 3, el cual es parte del expediente de la presente contratación.

2. POSIBLES ASENTAMIENTOS

2. En materia de asentamientos también aplica lo indicado por la firma IIG Consultores en su oficio IIG-040-2023 en el que se señala:

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

- *Posee características físicas que lo clasifica como un suelo limoso de baja plasticidad (ML), pero se comporta mecánicamente como un suelo arcilloso de alta plasticidad (CH)*
- *Presenta valores de permeabilidad muy baja, clasificándose como un suelo impermeable, que contribuye al confinamiento del nivel freático detectado en el sitio.*
- *Muestra valores de relación de vacíos muy alta que contribuye con su capacidad de*
- *almacenamiento de agua en sus poros, y es coherente con un módulo de deformación muy bajo y propio de suelos con el nivel de deformabilidad alta.*
- *El contenido de humedad natural es superior a su propio LL, lo cual evidencia que está en una condición permanente de estado líquido y por lo tanto sumamente deformable, incluso con cargas bajas.*
- *Es altamente susceptible a cambios volumétricos altos antes cambios de humedad."*

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto a posibles asentamientos en la plataforma de estacionamiento, en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, el cual es parte del expediente de la presente contratación. Ver apartado 3.

3. COLUMNAS DRENANTES

3. El aspecto citado por parte de la Administración con respecto a las columnas drenantes corresponde, al igual que para el caso de las conclusiones sobre el asunto de CANALES, a un factor en medio de una lista, siendo además que este factor es el que se cita de último en la lista de conclusiones del informe presentado por medio del oficio ITP-GTC-048-2020, resultando notorio que por parte de la Administración se evita hacer referencia a la totalidad de los factores indicados en el informe, dentro de los que por supuesto se encuentran datos que son resultado de mediciones (que como ya se ha apuntado corresponden a valores objetivos).

CRITERIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La Administración expuso su criterio con respecto a la propuesta de la estructura de pavimento construida y que a la fecha no presenta ningún tipo de asentamientos y deformaciones como lo aseveraba en el estudio geotécnico realizado por IIG Consultores donde la estructura de pavimento construida logró la estabilización del suelo con la colocación de una mayor cantidad de préstamo o pedraplén, habiendo sido la solución técnica idónea para reducir el riesgo de asentamientos y que a la fecha la capa de rodamiento de la plataforma de estacionamiento no presenta ningún fallo estructural o que requiera de alguna técnica adicional con respecto al uso de las columnas drenantes o el uso de geotextil de estabilización citados por los expertos en materia geotécnica en el informe IIG-077-2021 y ITP-GTC-048-2020, por lo que se rechaza categóricamente el argumento presentado y se mantiene el criterio expuesto en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, el cual es parte del expediente de la presente contratación y donde fue definida la estructura de pavimento con base a la asesoría técnica realizada por los Consultores de Calidad de LGC Ingeniería de Pavimentos S.A.

COMENTARIOS ADICIONALES SOBRE ASPECTOS CITADOS POR LA ADMINISTRACIÓN, PERO NO REFERIDOS EN SUS CONCLUSIONES.

1. CON RESPECTO AL TEMA DE PROBLEMAS NO PREVISTOS POR LA ADMINISTRACIÓN EN EL DISEÑO DE LOS CANALES REVESTIDOS DEL SISTEMA DE MANEJO DE AGUAS SUPERFICIALES.

A. Respecto a estudios realizados

El contratista indica:
"Se hace referencia expresa por parte de la Administración a estudios realizados por el Contratista. Al respecto se hace necesario señalar que el Contratista no realizó estudios, sino que encargó la realización de los mismos a empresas debidamente reconocidas, calificadas y acreditadas en el campo correspondiente. Estos estudios se realizaron con el fin de hacer ver la necesidad considerar en el diseño factores que no fueron tomados en cuenta y, en consecuencia, que se debían de haber implementado medidas adicionales no consideradas por parte de la Administración en el diseño."
Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

B. Respecto a presión hidro estática en paredes de canales:

El contratista indica:

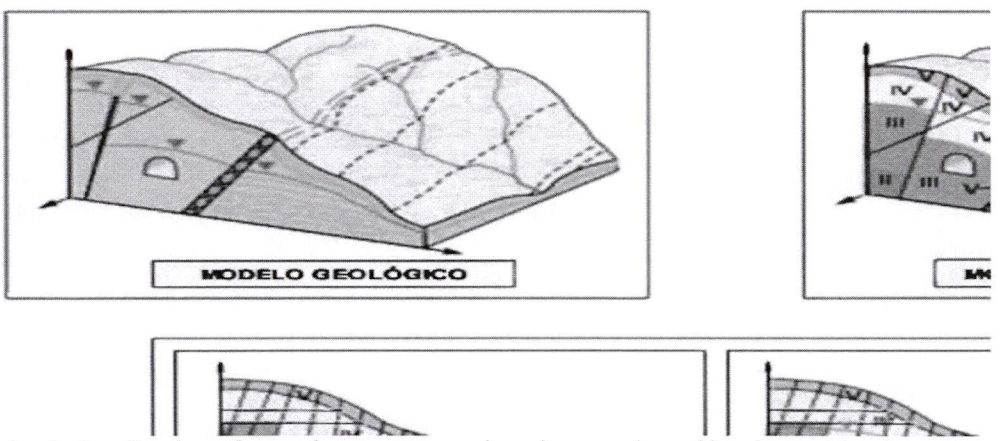
"Por parte de la Administración se desarrolla un tema de alivio de presión hidrostática en las paredes del canal a partir del concepto de presión hidrostática en cuerpos sumergidos.

El tema de presión hidrostática en cuerpos sumergidos no fue expuesto por parte del Contratista en su reclamo.

De hecho las obras objeto del contrato no se encuentran ni fueron diseñadas para tal condición. A lo que se hizo referencia es a las subpresiones que se llegan a presentar en la estructura en todo su desarrollo, indicando que su efecto se deriva de la humedad que resulta retenida en los suelos circundantes a la misma y que están asociadas a los cambios que frecuentemente se registran en el nivel freático. Al respecto, por parte de la Administración se presenta la figura 9. Modelos geotécnicos de comportamiento (González de Vallejo, 2002), figura con respecto a la que caben los siguientes comentarios:

1. *La figura no se presenta completa, como corresponde.*

A continuación, se presenta la figura completa, extraída de la referencia bibliográfica indicada:



2. El ejemplo de la cita de referencia corresponde a la construcción de un túnel.
3. Al respecto por parte de IIG Consultores en su oficio IIG-040-2023 se indica:

"La figura presentada con referencia a González de Vallejo (2002), que se incluye como explicación al comportamiento del nivel piezométrico, está descontextualizada, ya que corresponde a la teoría de hidrogeología en la construcción de galerías subterráneas, y no a la construcción de obras lineales a cielo abierto, como lo es un canal; ya que en este último caso se debe considerar la presencia de la presión atmosférica en el fenómeno de abatimiento y comportamiento del nivel piezométrico".

4. Lo verdaderamente rescatable de esta imagen es aquello a lo que la Administración evade referirse:

¿Qué pasa con el nivel freático después de la construcción?

La respuesta se muestra claramente en la sección inferior de la figura: Mientras se desarrolla la construcción el nivel freático (línea celeste) baja hasta el piso de la estructura; pero una vez construida la obra, ese nivel freático se eleva (en algunos casos como en el de la imagen incluso por encima de la propia estructura) y es en este caso donde surgen las presiones desde abajo (subpresiones) que generan esfuerzos sobre la estructura que deben ser aliviados. Complementariamente se debe considerar que durante el período de ejecución del contrato, se registraron lluvias severas que fueron debidamente documentadas por parte del Contratista y que provocan la elevación del nivel freático aumentando así el efecto de la subpresión.

Por otra parte, adicionalmente se presenta la figura 10. Esquema de nivel piezométrico durante la construcción del canal trapezoidal. En esta figura ni en el texto que se le asocia, tampoco se hace referencia a lo que sucede después de la construcción de la estructura. Como se explicó anteriormente, después de la construcción de la estructura el nivel freático sube y provoca las subpresiones ya referidas.

Los citados orificios que fueron recomendados por parte del Contratista desde la fase inicial de construcción de los canales permiten que el agua que se llega a alojar en los alrededores de esta estructura (el canal trapezoidal) sea evacuada hacia el canal, aliviando así el efecto de la subpresión.

Con respecto a que no se observó durante la inspección que saliera agua por los mencionados orificios, simplemente cabe el comentario de que esta condición señalada es totalmente lógica, considerando que la inspección fue realizada en diciembre cuando la época seca ya se encuentra establecida, por lo que el nivel freático se encuentra muy bajo sin que presenten evidencias a nivel superficial, esto también acompañado de bajas precipitaciones.

Finalmente se indica por parte de la Administración "Tal es así que, de las fisuras presentadas en los canales, la mayoría no fueron estructurales, sino más bien superficiales y relacionadas a procesos de interacción con el ambiente, como altas temperaturas y ciclos de cambios de temperatura, propiciando procesos de expansión y contracción térmica entre otros", ante lo que no cabe más que hacer nuevamente referencia al criterio expuesto por el Ing. Eduardo Hernández quien al sugerir la construcción de las juntas de dilatación indicó: "El origen de estas grietas se debe al proceso natural de contracción y dilatación que el concreto experimenta durante la fase de endurecimiento" ante lo que solamente cabe agregar que en el proceso de endurecimiento del concreto se libera calor como resultado de la interacción del cemento con el agua y en consecuencia la temperatura aumenta provocando los procesos de expansión y contracción que fueron referidos expresamente por parte de la Administración".

***Respuesta por parte de la Administración:** La Administración además del criterio que ya expuso en el oficio DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, añade que la imagen (González de Vallejo, 2002), presentada por la Administración la cual es la siguiente:*

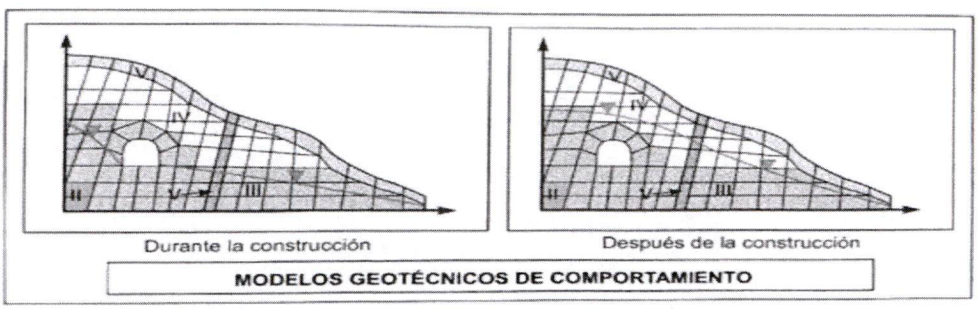


Figura 9. Modelos geotécnicos de comportamiento (Gonzales de Vallejo , 2002).

Figura 5. ***Figura 9*** *tomada de oficio DGAC-DA-IA-OF-0493-2021.*

Muestra únicamente la parte de la imagen que se requiere mostrar, la condición durante y después de la construcción. Eso no representó ningún obstáculo para que la Administración desarrollara su punto de vista para ese criterio en el documento DGAC-DA-IA-OF-0705-2022.
Luego entrando en materia respecto a lo señalado por el documento ***00720- MCR-2026E-2023****, se amplía en tres aspectos:*

- ***Acción de la presión atmosférica:*** *la presión atmosférica es igual tanto dentro como fuera de un túnel, como lo menciona José María Castañares Gandía, en su sitio web (Castañares Gandía, 2023):*

La presión atmosférica en la mina es ligeramente superior a la de la superficie, pero no parece causar patología por este concepto.

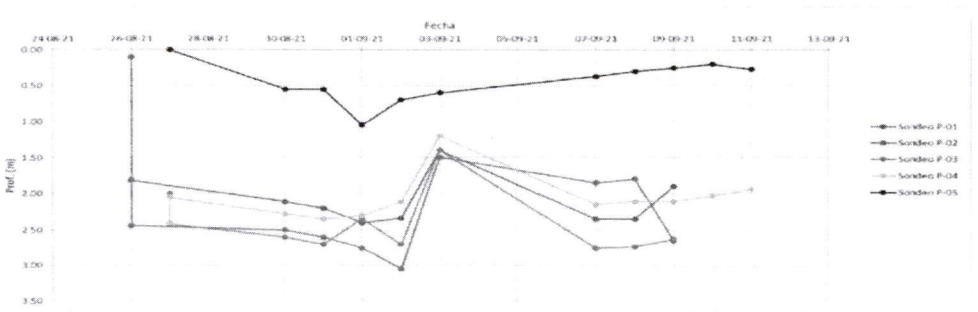
Por ende, lo alegado en su defensa por el contratista no tiene validez técnica.

- ***No evidencia de que saliera agua por los orificios y/o drenajes****: Con respecto a los orificios tipo drenajes, en las paredes de los canales, la Administración hace mención a que por esos orificios en 14 meses nunca ha salido agua, no se está refiriendo a que no salió agua en diciembre o en alguna época específica.*

- ***Nivel freático alto después de la construcción****: En su respuesta, el contratista alega reiteradamente que según la imagen de Gonzales de Vallejo, el nivel freático después de la construcción sube, sin embargo, en el documento que nos atañe y la situación que nos compete a este punto, las fisuras y la condición del nivel freático se refiere al momento durante la construcción, momento en el que el nivel freático estaba en esa condición mencionada por Gonzales de Vallejo de abatimiento durante la construcción. De igual manera, si durante la construcción hubiese sido tan alto y evidente la presencia del nivel freático, la constructora hubiese tenido que utilizar mecanismos de bombeo constantes y formales durante la construcción.*

Durante la construcción de los canales, la presencia del nivel freático no representó una variable que el contratista tomará en cuenta para su planificación constructiva, pues en campo nunca se contó con una metodología para el manejo de las aguas ya fuera por nivel freático o pluviales escurridas durante o luego de eventos de lluvia.

De acuerdo al informe ***Oficio IIG-007(A)-2021 Obra 2334,*** *los niveles freáticos para las perforaciones P1, P2, P3 y P4 lo más somero que llegaron a estar para el tiempo de estudio, fue de 1.5 m como se muestra en la siguiente imagen:*



Gráfica 1: Histórico de Niveles de los piezómetros

Figura 6. ***Gráfica 1:*** *Histórico de Niveles de los piezómetros.*

Siendo estos datos, capturados por el consultor contratado por el Contratista en época de invierno. De manera que son relativamente altos en comparación con los niveles que se presentaría en época de verano.

De la Figura 5, se muestra como fluctúa el nivel freático posiblemente después de un evento de lluvia, siendo la profundidad mínima alcanzada por el agua de 1.5 m. De manera que no genera un efecto de sub-presión el agua sobre la losa del canal por lo menos para el periodo de estudio.

Esto demuestra que no era técnicamente posible que el agua saliera por los orificios colocados a criterio del contratista, y ratifica la validez de la figura 10 del documento DGAC-DA-IA-OF-0705-2022, la cual muestra el comportamiento del nivel piezométrico durante la construcción.

- ***Sobre la diferencia entre obras de construcción subterránea y el canal trapezoidal del proyecto****: El concepto de abatimiento de nivel freático dado por Gonzales, es un concepto técnico universal que aplica para muchos tipos de obra, y en este caso para el canal definitivamente sí, más aún que ambas (túneles o canales hidráulicos) son obras lineales.*

En todo lo demás, ya la Administración se refirió en el documento DGAC-DA-IA-OF-0705-2022.

C. Respecto al comportamiento de fisuras:

El contratista indica:

"Con respecto a las imágenes que muestran el comportamiento de las fisuras, solamente indicar que este comportamiento es totalmente congruente con lo que oportunamente había sido advertido por parte del Contratista desde la fase inicial de construcción de los canales trapezoidales, justificándose de este modo la recomendación de uso de juntas de dilatación.

Adicionalmente por parte de ITP, firma encargada del autocontrol de calidad del contratista se indica refiriéndose en forma directa al fenómeno de fisuramiento presentado que:

"generan esfuerzos de expansión multi direccionales que incidieron de forma directa en la fibra superior de la losa de concreto hidráulico, ocasionando así esfuerzos de tensión para los cuáles el diseño presentado no estaba en capacidad de resistir, sobrepasando como era de esperar, la resistencia a la tracción del concreto hidráulico"

"Este fenómeno genera los agrietamientos longitudinales y transversales (mayormente longitudinales por la mayor distancia que típicamente existe entre las juntas transversales con respecto a las juntas longitudinales), que nacen desde la superficie y se propagan gradualmente hacia la fibra inferior de la losa, conforme se repiten los esfuerzos de expansión".

"Con base en el diseño propuesto, las losas de concreto hidráulico presentes en dicho proyecto, no cuentan con barras de amarre en las juntas que restrinjan el movimiento vertical de la losa, lo cual facilita la formación de agrietamientos superficiales cuando ésta expuesta a los efectos de un suelo altamente expansivo…"

"cuyos causantes, podrían estar asociados a:
...
o Carencia de juntas longitudinales
…"

"Como se puede constatar, las imágenes no muestran un patrón de agrietamiento propio de contracción del concreto hidráulico sino más bien muestran un patrón de agrietamiento longitudinal, transversal y diagonal generalizado en todo el tramo, asociado a un cambio en las gradientes de tensiones en la fibra superior de la losa de concreto hidráulico, producto del efecto combinado de la expansión del suelo y el agua subsuperficial".

Y como parte de sus conclusiones señala:

"presentan agrietamientos longitudinales, transversales, que NO presentan un patrón de agrietamiento propio de la contracción del concreto hidráulico o de un defecto en el material o la losa como tal, sino más bien están asociadas a agrietamientos inducidos por la expansión del suelo subrasante y la presión

generada por el agua presente en el subsuelo"

"Llama poderosamente la atención para este tipo de obras perimetrales que van en paralelo a la pista, la ausencia total de sistemas de drenajes cuyo fin es precisamente abatir la presión de las aguas del subsuelo..."
Con el fin de complementar y detallar los criterios expuestos, se presenta adjunto en el Anexo 2 una copia del oficio CD-ITP-580-2023-32-C01."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

D. Respecto a escalonamientos:
El contratista indica:
"Con respecto al tema de los escalonamientos referidos por parte de la Administración, como ya se ha indicado no es válido concluir o asociar los asentamientos que se presentaron en diversos tramos de canal con diferencias de nivel entre paños construidos (llamados escalonamientos por parte de la Administración) que se presentaran como resultado del proceso constructivo. En principio se trata de un patrón que no se presentó de manera generalizada, siendo que el efecto a criterio del Contratista obedece a movimientos diferenciales entre las masas como resultado de la saturación de suelos, que ante efectos de variaciones en el nivel freático generaron asentamientos diferenciales en los elementos ya construidos, aspecto queda en evidencia en los resultados obtenidos en los estudios realizados por parte de los especialistas en geotecnia y que fueron aportados en el documento de reclamo presentado por el Contratista".

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

Respecto a la tipología de fisuras:

El contratista indica:

"Se manifiesta textualmente en el documento:

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

Ante lo que cabe mencionar:

- *Justamente esas observaciones de fisuramiento fue sistemático y superficial, no estructural, dan razón al Contratista en cuanto a su recomendación de uso de juntas de dilatación.*

- *No se aportan datos de mediciones por parte de la Administración, de manera que se pueda tener mayor claridad y establecer una interpretación objetiva con respecto a la clasificación de las fisuras de conformidad con la tabla presentada".*

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

F. Respecto al origen de las fisuras:
El contratista indica:

"Se presenta una cita bibliográfica de Carles Martínez de Reguera con respecto al origen de las fisuras, de la que se extrae:

- ***"Esto puede ser visto como una carrera a contrareloj entre dos fenómenos, la evaporación del agua y el aumento de la fuerza del hormigón".***

- ***"Este fenómeno también se manifiesta en zonas donde el hormigón no se puede deformar".***

Ante lo que solamente cabe agregar que los criterios expuestos en esta cita bibliográfica nuevamente vienen a confirmar lo que había sido previamente expuesto por parte del Ing. Eduardo Hernández a la hora de recomendar las juntas de dilatación ("El origen de estas grietas se debe al proceso natural de contracción y dilatación que el concreto experimenta durante la fase de endurecimiento")."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

G. Respecto a patrón de agrietamiento:

El contratista indica:

"El patrón de agrietamiento que se presentó en algunas de las losas de concreto reforzado que componen el canal, no representa un patrón de agrietamiento o fisuramiento por deficiencias en el proceso constructivo del canal. No existe evidencia alguna que muestre un incumplimiento en el proceso constructivo como tal, siendo claro que el concreto siempre guardó una temperatura de colado por debajo de los 32 °C, con vertidos de forma directa desde la auto mezcladora, la actividad de curado se iniciaba en el momento oportuno, siempre guardando las mejoras prácticas y como se repite, no existe evidencia alguna en anotaciones de bitácora o alguna otra comunicación oficial que contradiga este particular"

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

H. Respecto a deficiencias en el proceso constructivo:

El contratista indica:

"Con respecto a las supuestas deficiencias en el proceso constructivo, se señala por parte del Contratista que estos son comentarios fuera de contexto sin ningún fundamento o evidencia documental de que esto realmente haya sido así. Sin embargo se presentaron casos ante inconformidades mencionadas por parte de la Administración en los que aun cuando no se contaba con acuerdo por parte del Contratista y ante la necesidad de avanzar, se presentaron en algunas ocasiones casos en los que se aceptó la remoción de paños o la realización de reparaciones específicas, casos en los que a pesar de estar claros que no de su responsabilidad, el Contratista acordó aceptar la decisión para poder continuar avanzando con los trabajos, siendo estos los casos en los que la administración hace alusión en su respuesta apoyado en fotografías que forman parte de las reparaciones en las que se tuvo que incurrir ante los problemas asociados al diseño de elemento, que claramente no puede atribuirse al contratista y forma parte de este reclamo.."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*
I. Respecto a fluctuaciones del nivel freático:

El contratista indica:
"Con relación al tema de las fluctuaciones del nivel freático y de la exploración del sitio, se transcribe a continuación lo indicado por IIG Consultores en su oficio IIG-040-2023: "En el caso de canales, el nivel piezométrico, que se ubique por encima del nivel de corte del terreno; efectivamente presentará un abatimiento, cuando entre en contacto con la presión atmosférica y pase un tiempo específico de drenaje, y alcance la estabilidad de equilibrio entre la presión del nivel y la presión atmosférica; y de allí la importancia de los drenajes en los canales, donde se detectaron brotes de agua; que como se demostró en el informe, los brotes de agua no se presentan en todo el terreno, porque donde se presenta la Capa 1, este nivel se mantiene confinado, y solo cuando se corta ese confinamiento es que se darán los brotes, que se mantendrán hasta alcanzar el equilibrio; y podrán reaparecer en posteriores fluctuaciones de nivel". "Este fenómeno se puede observar muy claramente cuando se hace la perforación de exploración, que en este caso se realizó de acuerdo a la norma internacional ISO 22475; realizando un corte del suelo en seco e instalando inmediatamente un piezómetro de monitoreo; y se pudo detectar que al cortar la capa de suelo que confina el nivel piezométrico (identificada como Capa 1 en Esquema 1 del Informe IIG-077(A)-2021), hace que este suba rápidamente y se vaya estabilizando luego de un tiempo, normalmente de 24 horas".

"La gráfica 1 del informe citado, muestra con mediciones directas el comportamiento que refleja lo expuesto, siendo que: el Nivel Piezométrico que circula por la Capa 2 está en condición natural confinado por la Capa 1, y al perforar y exponer la Capa 2 al contacto con la Presión Atmosférica, el nivel sube de forma súbita desde los 4,00m hasta los 1,90m de profundidad, y se aclara que dicha recuperación de nivel, no es producto de inyección de agua de perforación, dado que la misma se hizo con rotación en seco, logrando registrar el fenómeno de forma directa y clara; y siguiendo la normativa técnica internacional que avala este tipo de exploración para análisis de patologías geotécnicas. La estabilidad del nivel se

alcanzó 24 horas después de la primera medición, y es a partir de ese momento en que se alcanza la estabilidad del nivel; y cuyas variaciones posteriores responden a su propio comportamiento, y que se ajusta al comportamiento registrado en los otros dos sondeos".

"La exploración se realizó con el objetivo de entender la patología geotécnica que explica el comportamiento deformacional del terreno, según lo detectado durante el proceso constructivo y manifestado por los profesionales a cargo de la construcción".

"Basado en ese objetivo, se empleó la norma ISO 22475 (Investigación y Ensayos Geotécnicos: Métodos de Tomas de Muestras y mediciones Piezométricas), que indica las técnicas para la exploración de suelos, adecuadas para una medición segura y eficiente de este parámetro en una patología geotécnica".
"Si bien, se indicó la posible influencia marina, el análisis se centró en los datos obtenidos con mediciones directas de nivel; que indiferentemente del motivo de dichas fluctuaciones, lo que es real es que existen en el Área de Proyecto (AP); y que se parte del hecho que están presentes por agentes externos al proyecto y que debe considerarse su influencia en el mismo. Las fluctuaciones se pueden deber a muchos factores: lluvias, dinámica de aguas subterráneas, etc.

Determinar el origen no es parte ni del alcance de estudio, ni de una posible solución, ya que es cierto que son de origen externo, y que lo que corresponde es la armonía con dicho efecto, en el diseño".
Y con respecto a las características del material de la subrasante de los canales se aclara y reafirma lo siguiente: "Con respecto al tema de asentamientos, no se aportan evidencias de ningún tipo de medición que asegure si ha ocurrido o no, o en que magnitud. Los valores reportados corresponden a la capa específica definida como Capa 1, y este valor cambiará su reflejo en superficie en función del espesor de la capa, y de la presencia o no de la misma, en el informe se insiste en que":

"La Capa 1 presenta una serie de condiciones naturales que contribuyen con el proceso de deformación que se detectó:
Posee características físicas que lo clasifica como un suelo limoso de baja plasticidad (ML), pero se comporta mecánicamente como un suelo arcilloso de alta plasticidad (CH) Presenta valores de permeabilidad muy baja, clasificándose como un suelo impermeable, que contribuye al confinamiento del nivel freático detectado en el sitio.

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

El contenido de humedad natural es superior a su propio LL, lo cual evidencia que está en una condición permanente de estado líquido y por lo tanto sumamente deformable, incluso con cargas bajas.
Es altamente susceptible a cambios volumétricos altos antes cambios de humedad."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

J. Respecto a fisuras y juntas de dilatación:

El contratista indica:

"Se llega a la conclusión por parte de la Administración de que "... dejando de manifiesto que la atención de las reparaciones de las fisuras, son meramente responsabilidad del contratista".

Es claro que esta conclusión no se deriva de la argumentación expuesta por parte de la Administración, toda vez que en el desarrollo de la misma, se usan referencias y se presentan imágenes que vienen a dar razón al Contratista en el sentido de que era necesario dotar a los canales de juntas de dilatación, aspecto que fue debidamente analizado, justificado y presentado con base en los criterios del Ing. Eduardo Hernández desde la fase inicial de construcción de los canales trapezoidales".
Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

K. Respecto a equilibrio económico financiero:

El contratista indica:
"La Administración omite referirse a los cálculos de costos presentados en detalle por el Contratista como parte de la exposición de su derecho al restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato, monto y derecho respecto a los que el Contratista manifiesta se mantienen vigentes. Con respecto al monto indicado en su reclamación por parte del Contratista se solicita además el reconocimiento de intereses".

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 4.*

2. ***CON RESPECTO AL TEMA DE LA DECISIÓN UNILATERAL DE LA ADMINISTRACIÓN E INSTRUCCIÓN AL CONTRATISTA PARA EL RETIRO DE LA CARPETA ASFÁLTICA EN LA ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES.***

A. Respecto a indicación por parte de la Administración:

El contratista indica:

"Tanto en las CONCLUSIONES como en el desarrollo de su temática, la Administración evade abiertamente referirse a la parte fundamental del reclamo presentado por el Contratista, situación que en definitiva sucede por encontrarse la Administración ante un muy evidente incumplimiento contractual. Tal y como fuera expuesto por parte del Contratista en su documento de reclamo, esa decisión de la Administración obvió tanto los resultados del control de calidad como los términos establecidos en el cartel y fue tomada:

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

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

• *sin haber realizado el proceso de revisión por medio del uso de codal metálico o escantillón conforme lo establece el cartel de licitación". Debiéndose también resaltar que mediante oficio ADQ-IR-029-2021 del 16 de agosto del 2021 por parte del Contratista se hizo ver dicha condición al indicarse:*

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

Para haber actuado de conformidad con el ordenamiento jurídico y en cumplimiento de sus deberes contractuales, la Administración en este caso debió proceder conforme se establece en el Cartel de Licitación, segunda parte Especificaciones Técnicas, artículo 16. Pavimento Bituminoso MAC, donde se indica expresamente:

"La carpeta Asfáltica se debe someter a revisión las irregularidades de superficie de asfalto mediante la utilización de un escantillón (codal metálico) de 3 m de longitud, las irregularidades medidas con este método debe ser menor que 6.38 mm".
por lo que resulta evidente que el haber emitido la orden de retirar esa carpeta asfáltica sin haber realizado el proceso de verificación correspondiente constituye un claro incumplimiento a la normativa contractual por parte de la Administración, a pesar de que se diga y pretenda hacer ver lo contrario.

Así las cosas resulta claro como la Administración está en absoluta incapacidad de demostrar (y lo estará por siempre al no haber realizado las mediciones en la forma en que el contrato establecía) con datos producto de mediciones correspondiente a valores objetivos y no con base en simples aseveraciones basadas en apreciaciones visuales que a fin de cuentas resultan ser cargadas de subjetividad, la existencia de algún tipo de incumplimiento a las tolerancias de colocación de mezcla asfáltica, es decir con valores superiores a los 6.38 mm que correspondían al valor límite contractualmente permitido.

Por la otra parte, el Contratista cumplió a cabalidad con los requisitos de calidad establecidos.

Es necesario resaltar que la decisión de la Administración fue tomada con base en apreciaciones visuales, nunca en apego al procedimiento de revisión que se encuentra explícitamente definido en el cartel y que en consecuencia resultaba ser de cumplimiento obligatorio.

Finalmente cabe la pregunta: ¿Por qué razón no se hace referencia a este asunto tan importante en el desarrollo de la argumentación presentada por parte de la Administración?

La respuesta resulta ser evidente."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio respecto al tema del escantillón en los oficios: DGAC-DA-IA-OF-0261-2021 y DGAC-DA-IA-OF-0286-2021, donde se aprobó la omisión del proceso de medición mediante el escantillón. No se omite manifestar, que los oficios mencionados son producto de la solicitud por parte del Contratista mediante el documento ADQ-IR-002-2021, donde expresa textualmente el ingeniero Hermes Bonilla Delgado en calidad de ingeniero residente solicita lo siguiente:*

"Basados en lo anterior y a sabiendas de la subjetividad de este tipo de medición junto con su poca precisión para generar una referencia de regularidad en áreas como la que abarca la pista incluida en el proyecto, procedemos con la solicitud de la no aplicación de este tipo de medición o la valoración de la misma por la administración debido a que no representa un aporte importante a la calidad del proyecto y de las obras."

B. Respecto a proceso constructivo de plataforma:

El contratista indica:

"El pavimento fue construido conforme a planos y especificaciones, hecho demostrado con la emisión de la autorización del equipo supervisor para continuar con la colocación sucesiva de capas, hasta llegar a la autorización para la colocación de la mezcla asfáltica una vez revisadas las condiciones de la capa de base, tanto en aspectos de control de calidad como de topografía.

El procedimiento de liberación o de autorización para poder continuar con la siguiente fase de cada actividad, en particular las relacionadas con el pavimento de las distintas zonas, siempre fue claramente establecido y cumplido por parte de la supervisión, esto en el sentido de que no se autorizaba ninguna actividad siguiente hasta que la actividad previa fuera debidamente aceptada y liberada por la supervisión, aspecto que claramente incluye la revisión por parte de la topografía,

situación que de manera específica se dio para la colocación inicial de la mezcla en la zona de estacionamiento de aeronaves. No hay registro documental alguno respecto a notificaciones que demuestren algún tipo de incumplimiento al respecto. En este caso, al igual que en todos los proyectos en los que se cuenta con una supervisión permanente en la obra, se incluyó la topografía como parte de las acciones o controles que deben de desarrollarse

por parte de ese equipo supervisor, siendo que el proceder normal implica una entrega de las tareas terminadas para la liberación correspondiente por parte de la supervisión, aspecto que fue cumplido a cabalidad en todos sus alcances, incluyendo por supuesto las actividades propias de la plataforma.."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 3.*

C. Respecto a eventos post colocación de mezcla asfáltica:

El contratista indica:

"La colocación de la mezcla asfáltica fue precedida por una cadena de eventos de altas precipitaciones que fueron debidamente documentados por parte del Contratista, condición que combinada con las características del suelo (poca permeabilidad, alta relación de vacíos, alta capacidad de retención de agua en sus poros y elevadas características de deformabilidad) pueden llegar a provocar deformaciones desde la subrasante. A esto debe asociarse que la definición del paquete estructural se realizó a partir de apreciaciones, sin contar con estudios de respaldo para determinar los espesores requeridos en cada una de las capas e incluso obviando la recomendación presentada por el equipo de Supervisión según fuera debidamente expuesto por parte del Contratista en su documento de reclamo."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 3.*

D. Respecto a la temporalidad de la construcción del canal de plataforma:

El contratista indica:

"La no construcción de la estructura del canal no es determinante, tanto así que ya para ese momento se encontraba realizada la excavación, misma que por sí sola permitía la evacuación de las aguas; esta condición se muestra claramente en las fotografías que son aportadas por la propia Administración. De haberse construido previamente el canal en todo su alcance, las paredes de concreto hubieran significado un obstáculo para el escurrimiento de las aguas, de manera que -en forma contraria a como pretende hacerlo ver la Administración- la condición de tener ejecutada la excavación del canal pero sin que se hubieran construido las paredes resultó ser la más favorable a efectos de permitir el escurrimiento de aguas, es decir a drenar el área sobre la que se habría de colocar la capa asfáltica.

Además, debe aclararse que esta obra no constituía parte de la ruta crítica definida en el Programa de Trabajo, en razón de lo cual se contaba con una holgura para la ejecución de las actividades correspondientes."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 3, a partir de la página 10/61.*

E. Respecto a aclaración sobre el autor de estudios de suelos:
El contratista indica:

"Se manifiesta expresamente por parte de la Administración que:

"...donde se determinó por parte de los estudios de suelos realizados por el Contratista que ..."

Ante lo que se hace necesario señalar que el Contratista no realizó estudios, sino que encargó la realización de los mismos a empresas debidamente reconocidas, calificadas y acreditadas en el campo correspondiente."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 3.*

F. Respecto a estudios preliminares en zona de plataforma de estacionamiento:

El contratista indica:

"Con respecto a la carencia de estudios básicos específicos para las obras objeto del contrato, se observa que no hay referencias al respecto por parte de la Administración por lo que nuevamente se presentan las siguientes referencias:

- Oficio DGAC-DA-IA-OF-0525-2021 que señala expresamente:

"Estudios preliminares: La Administración posee estudios de suelos en varias zonas del Aeródromo realizados anteriormente..."
- Orden de Servicio N°3, en la que se indica:

"se ha presentado condiciones imprevisibles con base a los estudios realizados, debido a la condición heterogénea de suelos encontrados en el sitio del proyecto. Por último, en cuanto al desempeño del suelo para efectos de diseño y construcción no tienen un comportamiento satisfactorio cuando se construcción sobre ellos debido a las cargas estáticas y dinámicas a las que se ven sometidos".
y se agrega:

"se visualizó un material no apto para realizar la colocación del paquete estructural de pavimento y colocar los rellenos de los materiales granulares tanto en las zonas de movimiento de la pista de aterrizaje como en la sección hidráulica de la tubería debido a la presencia de un material de alta plasticidad que presenta condiciones físico mecánicas desfavorables con un CBR de 1.9 en una penetración de 5.08mm siendo una subrasante incompetente para realizar tanto la colocación, conformación y compactación de los materiales granulares" quedando así en evidencia manifiesta y reconocimiento tácito por

parte de la Administración que se estuvo frente a una condición de imprevisibilidad cuyo origen se."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 3.*

G. Respecto a solicitud de estudios específicos:

El contratista indica:

"A partir de lo indicado en el punto anterior es que el Contratista procedió a solicitar la realización de estudios específicos conforme se indica en el punto e)".

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 3.*

H. Respecto a costos impugnados y estimación de intereses:

El contratista indica:

"La Administración señala haber desvirtuado aspectos con base en lo que rechaza los "costos impugnados". Al respecto se indica que los cálculos de costos fueron presentados en detalle por el Contratista como parte de la exposición de su derecho al restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato, monto y derecho respecto a los que el Contratista manifiesta se mantienen vigentes. Con respecto al monto indicado en su reclamación por parte del Contratista se solicita además el reconocimiento de intereses".

Respuesta por parte de la Administración: *Este punto debe ser abordado por la Unidad de Recursos Financieros.*

3. CON RESPECTO AL TEMA DE COSTOS DERIVADOS DE CAMBIOS EN LA OBRA ORDENADOS POR LA ADMINISTRACIÓN Y QUE NO FUERON COMPENSADOS AL CONTRATISTA.

A. Respecto a supuesta omisión o pronunciamiento por parte de la Administración:
El contratista indica:

"En primera instancia resulta necesario hacer notar que no se presentan conclusiones con respecto a este tema por parte de la Administración."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 5, y en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0493-2021*** *como ampliamente se comentará en las siguientes líneas del presente documento.*

B. Respecto a uso de memorias de cálculo de precio unitario:

El contratista indica:

"En el desarrollo de su argumentación, por parte de la Administración se hace una clara referencia a las estructuras de precio presentadas por el Contratista en su oferta y se adjunta copia de las mismas.
En la buena práctica, sobre la base de estas estructuras de precio debió la Administración haber procedido con sus cálculos, de manera que se reflejaran claramente los cambios implementados.

Con relación a este aspecto debe tenerse en cuenta lo establecido por el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, Nº 33411 que es de aplicación obligatoria a efectos de la presente contratación y que en su CAPÍTULO IV, Aspectos económicos, SECCIÓN PRIMERA, Precio establece:
Artículo 26.-Desglose del precio. El oferente deberá presentar el desglose de la estructura del precio junto con un presupuesto detallado y completo con todos los elementos que lo componen. Esta disposición será obligatoria para los contratos de servicios y de obra pública; además, para cualquier otro objeto contractual que lo amerite cuando así lo exija el cartel.

La anterior obligación no excluye la posibilidad para la Administración de solicitar información adicional atinente al cálculo de los precios contemplados en la oferta, cuando ello resulte necesario.
De manera que al indicarse "cualquier otro objeto contractual", resulta deber de la Administración elaborar sus cálculos partiendo de la información proporcionada por el Contratista en su oferta."

Respuesta por parte de la Administración**: La referencia al artículo 26, no señala explícitamente que cualquier cálculo realizado por la Administración referente al proyecto, debe ser a partir de la información presentada por el contratista. Más bien, la lógica del ejercicio matemático e ingenieril que se realizó en el punto 5 para el caso de las parrillas con sección transversal de Canal de Plataforma (CP), busca únicamente demostrar cómo se expuso en el oficio **DGAC-DA-IA-OF-0493-2021:

"Por lo mencionado anteriormente, la Administración ha realizado el estimado del costo de la parrilla llegando a un valor de ₡27 083 729,64, basado en planos del concurso y a partir de los cuales el oferente presento su oferta. También la corroboración del presupuesto contemplo datos de estructura de costos del contratista para homologar los costos indirectos de su oferta, y finalmente se hizo uso de precios actuales de los materiales, por lo tanto, no se evidencia que exista un sobre costo en la parrilla que afecte el equilibrio económico del contratista, pues el presupuesto con el que contaba según su oferta y el crédito por los angulares es de ₡28 102 048,02".

Que no existe un sobrecosto para el contratista, con la aclaración al diseño que se hizo al ingeniero director de proyecto en fase de ejecución, mediante correos electrónicos y

finalmente mediante oficio ***DGAC-DA-IA-OF-0493-2021,*** *el cual se adjunta al presente documento.*

C. Respecto a referencia a dato de 46.99 kg de acero/m de parrilla:

El contratista indica:

"Por parte de la Administración se confirma el dato de 46.99 Kg de acero requeridos por cada metro de parrilla de conformidad con la información suministrada en el proceso licitatorio y sobre la cual el Contratista elaboró su presupuesto."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración expuso su criterio a este tema en el documento* ***DGAC-DA-IA-OF-0705-2022****, en el apartado 5, donde únicamente señala que efectivamente de la oferta del contratista se puede extraer el dato de 46.99 kg por metro de parrilla fabricada en taller como se observa en la siguiente imagen:*

			DURACIÓN FINAL DE LA ACTIVIDAD
MATERIAL			
DESCRIPCIÓN	**UNIDAD O CONSUMO**	**RENDIMIENTO**	**UNIDAD DED RENDIMIENTO**
Cemento UG	kg	171,99	kg/m
Agregado fino	m3	0,23	m3/m
Agregado grueso	m3	0,29	m3/m
Formaleta	m2	0,29	m2/m
Curador de concreto	lts	0,60	lts/m
Acero de referzo	kg	32,76	kg/m
parrilla metálica (fabricada en taller)	kg	46,99	kg/m
base granular	m3	0,34	m3/m
Agua	litros	85,14	litros/m
Derecho a botadero (excavación)	m3	1,11	m3/m

Figura 7. Recorte de estructura de precio unitario para ítem 2006, tomada de oferta de contratista.

D. Respecto a cambio de características en parrilla:

El contratista indica:

"La Administración indica haber emitido el oficio DGAC-DA-IA-OF-0493-2021 "aportando un detalle de la sección típica de parrilla requerida y cálculo de su costo" adjuntando copia de este último.
Es por medio de este oficio que se presenta el cambio de las características de las parrillas respecto a lo que fuera considerado por parte del Contratista en su oferta".
Respuesta por parte de la Administración: *La Administración en el oficio* ***DGAC-DA-IA-OF-0493-2021*** *efectivamente le indica al contratista que elimine 3 angulares de 2"x2"x3.22 mm de la sección transversal, en este caso los señalados en rojo en la siguiente imagen:*

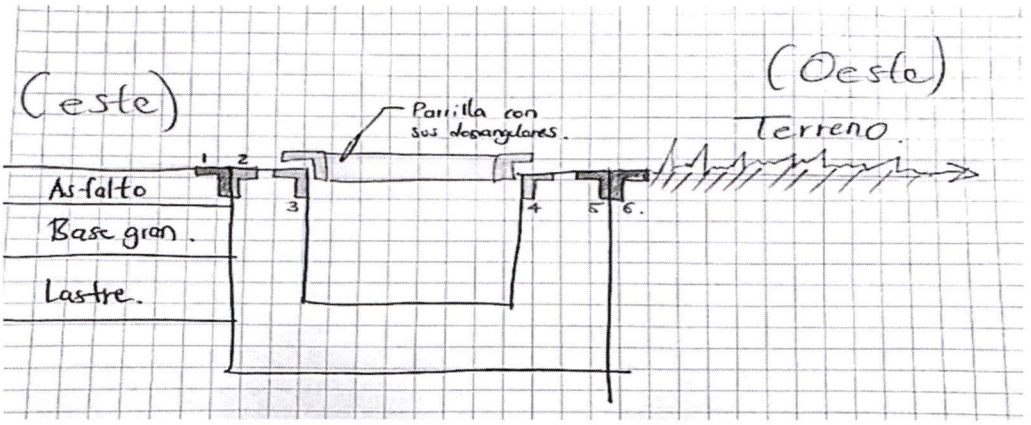


Figura 8. Detalle tomado de oficio DGAC-DA-IA-OF-0493-2021.

Por ende, existe mediante esta indicación un crédito para la Administración de ₡2 976 741,97, como claramente se explica en el oficio ***DGAC-DA-IA-OF-0493-2021.*** *La Administración como buena práctica constructiva y aclaratoria, realizó un detalle de taller de la parrilla ofertada y el contratista la acogió para su construcción, pues esta no excedía o modificaba el costo de estas por metro lineal, más bien, se reducía como se demostró en el oficio* ***DGAC-DA-IA-OF-0493-2021, teniendo que invertir ₡27 083 729,64*** *en vez de* ***₡28 102 048,02****, para la construcción de las parrillas.*

El costo estimado ***₡27 083 729,64,*** *no contempla los descuentos que siempre ofrecen los depósitos de materiales con la compra a clientes frecuentes o por una alta cantidad de material. Sino que se utilizó un precio de lista del angular, tomado de la página de Ferretería Digital del lagar, donde el precio unitario carece de cualquier descuento que se pueda aplicar durante el proceso de compra.*

E. Respecto a supuesta omisión en cálculo por parte de la Administración:

El contratista indica:

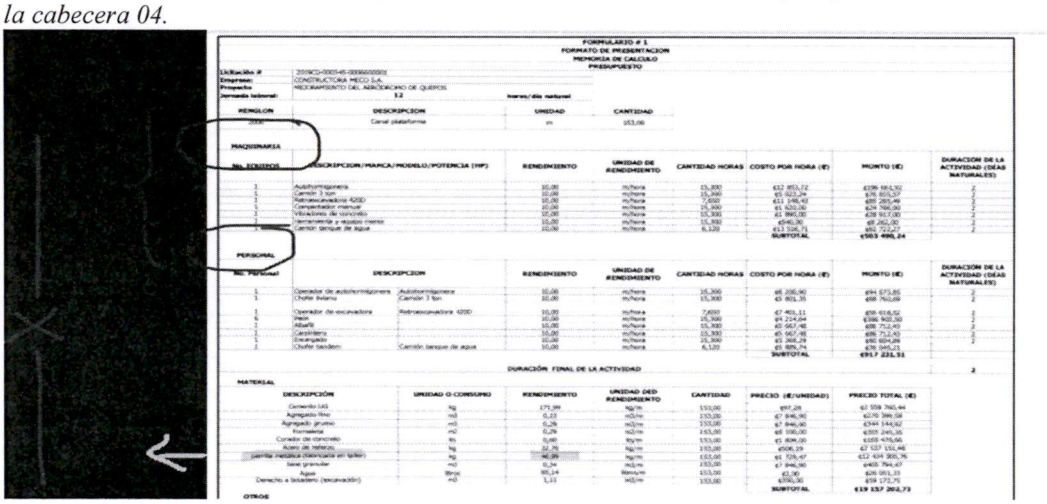
"En el cálculo presentado por parte de la Administración no se muestra:

- *Cantidad de acero requerido por metro lineal de parilla,*
- *Rendimientos de equipos ni de mano de obra,*
- *No se presentan desgloses de cálculo de Equipos, Personal ni Otros.*
- *No se ajusta ni en formato ni en información a los documentos presentados por parte del Contratista en su oferta."*

Respuesta por parte de la Administración: *el cálculo realizado por la Administración fue realizado en términos de costos. Por lo tanto, no se expresa por metro lineal la cantidad de acero requerido en términos de peso. Sin embargo, el ejercicio fue presentado al contratista de manera completa, siendo esto suficiente para que la contraparte, pueda estimar la cantidad de acero que la Administración contemplo en su ejercicio de revisión en caso de que tuviera duda o bien lo pudo consultar a la Administración en caso de que considerara dicho dato imperativo (o forma de presentar los datos) para seguir adelante con el proyecto.*

Se presenta en el ejercicio de estimación de costos un porcentaje de mano de obra (más prestaciones) del 50%, siendo un dato conservador, pues en promedio se utiliza para efectos de costos de obras de construcción entre un 30 y 40% (Alvarez Parajeles, 2011).

El ejercicio realizado por la Administración no contempló personal para la colocación de estas ni equipos, pues se refería únicamente al costo de la fabricación de las parrillas. De hecho, el contratista, en su estructura de costos los maneja por aparte como se muestra en el siguiente recorte de una de las dos estructuras de costos que aplica (2005 y 2006), de manera que se considera erróneo que el contratista alegue que se muestren estos costos, cuando no son parte de la discusión de fondo, que es meramente el costo de fabricación de la parrilla (el cual ya contemplo en el caso de la estimación de la Administración el costo por mano de obra), más no así, del metro lineal por la construcción tanto de canal de plataforma como de la cabecera 04.



FORMULARIO # 1
FORMATO DE PRESENTACION
MEMORIA DE CALCULO
PRESUPUESTO

Licitación #	2019CD-000145-0006600001
Empresa:	CONSTRUCTORA MECO S.A.
Proyecto	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE QUEPOS
Jornada laboral:	12 horas/día natural

RENGLON	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD
2000	Canal plataforma	m	153,00

MAQUINARIA

No. RENGLON	DESCRIPCION/MARCA/MODELO/POTENCIA (HP)	RENDIMIENTO	UNIDAD DE RENDIMIENTO	CANTIDAD HORAS	COSTO POR HORA (¢)	MONTO (¢)	DURACION DE LA ACTIVIDAD (DÍAS NATURALES)
1	Autohormigonera	10,00	m/hora	15,300	¢12 853,72	¢196 684,92	1
1	Camión 3 ton	10,00	m/hora	15,300	¢5 622,24	¢86 003,47	
1	Retroexcavadora 4200	10,00	m/hora	7,650	¢11 148,43	¢85 285,48	
1	Compactador manual	10,00	m/hora	15,300	¢1 520,00	¢23 256,00	
1	Vibradores de concreto	10,00	m/hora	15,300	¢1 960,00	¢29 977,80	
1	Herramienta y equipo menor	10,00	m/hora	15,300	¢540,00	¢8 262,00	
1	Camión tanque de agua	10,00	m/hora	6,120	¢13 106,71	¢80 173,77	
					SUBTOTAL	¢503 490,24	

PERSONAL

No. Personal	DESCRIPCION		RENDIMIENTO	UNIDAD DE RENDIMIENTO	CANTIDAD HORAS	COSTO POR HORA (¢)	MONTO (¢)	DURACIÓN DE LA ACTIVIDAD (DÍAS NATURALES)
1	Operador de autohormigonera	Autohormigonera	10,00	m/hora	15,300	¢8 280,90	¢94 577,80	n/a
1	Chofer liviano	Camión 3 ton	10,00	m/hora	15,300	¢5 801,35	¢88 760,68	
1	Operador de excavadora	Retroexcavadora 4200	10,00	m/hora	7,650	¢7 401,11	¢56 618,52	
4	Peón		10,00	m/hora	15,300	¢4 214,04	¢386 902,50	
1	Albañil		10,00	m/hora	15,300	¢5 067,48	¢85 712,40	
1	Carretero		10,00	m/hora	15,300	¢5 567,48	¢85 712,40	
1	Encargado		10,00	m/hora	15,300	¢5 368,29	¢82 604,28	
1	Chofer tandem	Camión tanque de agua	10,00	m/hora	6,120	¢5 809,74	¢76 565,21	
						SUBTOTAL	¢917 233,51	

DURACIÓN FINAL DE LA ACTIVIDAD: 2

MATERIAL

DESCRIPCIÓN	UNIDAD O CONSUMO	RENDIMIENTO	UNIDAD DED RENDIMIENTO	CANTIDAD	PRECIO (¢/UNIDAD)	PRECIO TOTAL (¢)
Cemento (kg)	kg	171,99	kg/m	153,00	¢97,28	¢2 559 760,44
Agregado fino	m3	0,22	m3/m	153,00	¢7 646,90	¢240 399,58
Agregado grueso	m3	0,26	m3/m	153,00	¢7 646,90	¢294 144,62
Formaleta	m2	0,26	m2/m	153,00	¢6 100,00	¢359 245,20
Curador de concreto	lts	0,40	lts/m	153,00	¢3 894,00	¢169 476,66
Acero de refuerzo	kg	32,76	kg/m	153,00	¢506,29	¢2 537 151,46
pernos metalicos (varilla en ángulo)	kg	46,99	kg/m	153,00	¢1 726,47	¢12 434 305,76
base granular	m3	0,34	m3/m	153,00	¢7 646,90	¢400 794,47
Agua	litros	85,24	litros/m	153,00	¢0,90	¢26 051,33
Derecho a botadero (excavación)	m3	1,11	m3/m	153,00	¢590,30	¢38 172,75
					SUBTOTAL	¢19 157 262,73

OTROS

Figura 9. Detalle tomado de oficio DGAC-DA-IA-OF-0493-2021.

Finalmente, la estimación o cálculo realizado por la Administración, no sigue exactamente el formato de estructura de costo del contratista, porque específicamente

buscaba otra cosa, la cual como ya se indicó no tiene que ver con el costo del Canal de plataforma de manera completa, integral o global, sino más bien, específicamente la estimación del costo por metro de fabricación de parrilla.

F. Respecto a supuesta inobservancia de estructura de costos:
El contratista indica:

"Debe observarse que el cálculo de la Administración clara e inadmisiblemente deja de lado la estructura de costos presentada por el Contratista en su oferta. El procedimiento que debió de haber seguido la Administración fue basarse en dicha estructura de costos y sobre esa base aplicar las modificaciones que correspondieran, manteniendo las mismas líneas de costos y respetando en todos sus alcances la información presentada en la oferta, muy específicamente en lo que a rendimientos se refiere. Contándose con esa información y siendo la misma parte integral del contrato, no es aceptable que se realicen cálculos de manera alterna con base en supuestos.

Se debe observar que en ningún punto de su cálculo la Administración hace referencia a la cantidad de acero requerido según la modificación, aspecto que se considera fundamental en el cálculo de los costos. Tampoco se indica por parte de la Administración en que consistieron las aclaraciones presentadas por su parte o, dicho de otra forma, no presenta argumentos que desacrediten los cambios que el Contratista argumentó y expuso detalladamente en su reclamo."

Respuesta por parte de la Administración: *La Administración tomo el dato de cantidad de acero por metro lineal para la construcción de la parrilla el cual es de 46.99 kg/metro, como el mismo documento* ***00720- MCR-2026E-2023*** *lo señalada en el apartado C del subtítulo* ***3. Con respecto al tema de costos derivados de cambios en la obra ordenados por la Administración y que no fueron compensados al Contratista****, de manera que la Administración realizó un cálculo de estimación de costo por metro de parilla, tomando como dato de entrada el cálculo del oferente por metro lineal, y al final de todo el ejercicio lo compara con ese mismo dato pero en términos de costo, tomando en cuenta claro, el crédito para la Administración al quitar de la sección típica del canal los 3 angulares de 2"x2"x3.22 mm previamente señalados. Para más detalle sobre este tema, leer detenidamente el oficio* ***DGAC-DA-IA-OF-0493-2021*** *adjunto al presente documento.*

G. Respecto a procedimiento cálculo:

El contratista indica:

"Por parte de la Administración se indica que "Como ampliamente se indicó y demostró en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0493-2021 citado, no existe sobrecosto en la parrilla que afecte el equilibrio económico del contratista", ante lo que el Contratista hace ver que el procedimiento de cálculo utilizado por la Administración no es congruente con el utilizado por parte del Contratista en su oferta, aspecto que debe ser respetado a cabalidad toda vez que la oferta es

parte integral del contrato y, asociado a ello, no existe una demostración que desacredite los cálculos presentados por parte del Contratista en su reclamo".

Respuesta por parte de la Administración: *El procedimiento de cálculo es independiente al resultado que al final se obtiene y que como ya se indicó se puede consultar con detenimiento en el oficio* ***DGAC-DA-IA-OF-0493-2021****. Se recomienda que más allá de buscar similitudes o diferencias entre los procedimientos de cálculo, se analice objetiva, ingenieril y matemáticamente el cálculo de la Administración, esto por cuanto, el contratista únicamente señala las diferencias en la metodología de cálculo, pero no ha realizado a este punto ningún señalamiento del procedimiento de cálculo en términos técnicos ya sea matemáticos, económicos, ingenieriles.*

H. Respecto a reconocimiento de intereses:

El contratista indica:

"Por tanto, los cálculos de costos que fueron presentados en detalle por el Contratista como parte de la exposición de su derecho al restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato se mantienen vigentes, al igual que su derecho al restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato. Con respecto al monto indicado en su reclamación por parte del Contratista se solicita además el reconocimiento de intereses".

Respuesta por parte de la Administración: *Este punto debe ser abordado por la Unidad de Recursos Financieros.*

ERRORES Y/O MEJORAS EN INFORMES DE LABORATORIO.

De los informes de laboratorio presentados por el contratista, como anexo al documento ***GRL-466-2022*** *y vuelven a ser referenciados en el documento de mérito* ***00720- MCR-2026E-2023****, se tienen las siguientes observaciones:*

INFORME IIG-077-(A)-2021 Obra 2287 *(Estudio de suelos para Plataforma de Estacionamiento).*

- *De forma: Documento no tiene número de página.*
- *De múltiplo en unidades: se tiene como título en la tabla 3:* ***Lecturas de nivel freático en sondeo P-01, P-02, P-03, P-04 y P-05 en cm****, sin embargo, se deduce que los datos por su orden de magnitud están en metros en la tabla, no en centímetros.*
- *El informe para el caso de la tabla 6, no presenta una memoria de cálculo donde se determine la carga dinámica en kn/m2.*

INFORME IIG-077-(A)-2021 Obra 2334 *(Estudio de suelos para canales pluviales trapezoidales).*

- *De forma: Documento no tiene número de página.*

- *De múltiplo en unidades: se tiene como título en la tabla 3:* ***Lecturas de nivel freático en sondeo P-01, P-02, P-03, P-04 y P-05 en cm****, sin embargo, se deduce que los datos por su orden de magnitud están en metros en la tabla, no en centímetros.*
- *El informe para el caso de la tabla 6, no presenta una memoria de cálculo donde se determine la carga dinámica en kn/m2.*
- *Mezcla de unidades: se menciona en la página 90/248 (Pero del documento MECO 2, del oficio GRL-466-2022), cargas en ton/m2 pero en la tabla 5 inmediata siguiente valores en kn/m2, y se continúa en seguida con una gráfica 2, donde la carga la muestran en el eje de las abscisas pero en unidades de kpa.*
- *Mención a otros componentes del proyecto por ejemplo a la plataforma de estacionamiento, al proponer columnas de grava para atender las situaciones en los canales, además de mencionar la capa 1, cuando esta es determinada para el caso del informe siendo este el informe INFORME IIG-077-(A)-2021 Obra 2287.*
- *No se muestra la hoja de perforación para el sondeo P-1.*

(...)".

D) Sobre el oficio número DGAC-DFA-RF-OF-035-2023

Debido a que en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0564-2023 citado, en el apartado "*H. Respecto a reconocimiento de intereses"* del punto "*3. CON RESPECTO AL TEMA DE COSTOS DERIVADOS DE CAMBIOS EN LA OBRA ORDENADOS POR LA ADMINISTRACIÓN Y QUE NO FUERON COMPENSADOS AL CONTRATISTA",* se indicó que deber ser abordado por la Unidad de Recursos Financieros, mediante correo electrónico del 16 de octubre de 2023, se le solicitó a esa Unidad rendir el criterio técnico correspondiente.

En razón de lo anterior, mediante oficio número DGAC-DFA-RF-OF-035-2023 de 18 de octubre de 2023, el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, indicó lo siguiente:

"(...)

Con respecto al reclamo que presenta la Empresa Constructora Meco, S.A. mediante el oficio 00720-MCR-2026E-2023 en el apartado "N° 4 Cálculo incorrecto de los intereses moratorios" reitero lo indicado en el oficio DGAC-DFA-RF-OF-0339-2023 de fecha del 14 de junio 2023, el análisis de los intereses realizado se basa en normativa dada por la Tesorería Nacional en la circular CIR-TN-021-2020 de fecha del 21 de diciembre 2020 que indica:

"Forma de pago usual de gobierno y sus excepciones. Mediante la Resolución N° 770-2006 se definió la "Forma de pago usual de gobierno", conforme la cual se deberá realizar el pago dentro de los cuarenta y cinco días naturales a partir de la fecha del recibo a satisfacción del bien o servicio. Como Política de Pago, esta TN establece que no se cancelarán facturas con anterioridad a treinta días naturales del recibido a satisfacción, que en la práctica comercial aplica como pago de contado.

El análisis que hace la empresa no toma en cuenta esta normativa, omitiendo los indicado en cuanto a que el plazo para reconocer intereses se toma en cuenta a partir del recibido

conforme del bien o el servicio, además que dicha circular indica que son hasta 45 días naturales.

Mi criterio es que los intereses cancelados por mora de esas facturas están bien calculados y no corresponde el reclamo.

(...)".

Analizada la documentación anterior y los argumentos del recurrente, no se logra observar una actuación contraria al ordenamiento jurídico por parte de la Administración, cada acto administrativo dictado se ha sustentado en los debidos criterios técnicos de las unidades correspondientes en atención a lo dispuesto en el artículo 16.1 de la Ley General de la Administración Pública.

Sobre lo anterior, se hace hincapié que la resolución número 051-2023 citada, fue debidamente fundamentada y razonada, esto se ha ratificado del análisis del oficio número DGAC-DA-IA-OF-0564-2023 citado, en el cual se realiza un análisis amplio y concreto de parte de la Administración, el cual con base en el sustento técnico correspondiente se logra determinar que no son de recibo los argumentos del recurrente, por lo que es pertinente rechazar el recurso de reconsideración interpuesto.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

6. Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Dennis Monge Campos, representante legal de la compañía Constructora Meco sociedad anónima, en contra del artículo sétimo de la sesión ordinaria número 25-2023 del 27 de abril de 2023, mediante el cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la resolución número 051-2023 de las dieciocho horas con doce minutos del veintisiete de abril de dos mil veintitrés.

7. Confirmar la resolución número 051-2023 de las dieciocho horas con doce minutos del veintisiete de abril de dos mil veintitrés, en todos sus extremos.

8. **Dar por agotada la vía administrativa**.

9. Notificar al señor Dennis Monge Campos, representante legal de la compañía Constructora Meco sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos info@constructorameco.com y notificaciones@constructorameco.com

10. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Infraestructura Aeronáutica, Recursos Financieros y al Departamento de Aeropuertos.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N° 6

N°013-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con once minutos del nueve de enero de dos mil veinticuatro.

Se conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 3484-2023 del 27 de octubre de 2023, suscrito por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-478044, mediante el cual solicitó la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA), efectiva a partir del 27 de noviembre de 2023.

Resultandos

Primero: Que la compañía Spirit Airlines Inc. cuenta con un certificado de explotación, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 003-2023 del 17 de enero de 2023, con una vigencia hasta el 17 de enero de 2038, el cual le permite brindar los servicios de Transporte Aéreo, en la modalidad de vuelos regulares internacionales, de pasajeros, carga y correo en las rutas: Fort Lauderdale, Estados Unidos de América-San José Costa Rica y viceversa; Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-1195-2022 del 22 de julio de 2022, la Dirección General de Aviación Civil resolvió autorizar la suspensión de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, solicitada en primera instancia por la compañía Spirit Airlines Inc, con fecha de rige del 25 de mayo de 2022 y hasta el 25 de mayo de 2023. Dicho acto fue ratificado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 38-2022 del 29 de setiembre de 2022.

Tercero: Que mediante resolución número 078-2023 del 6 de junio de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

> *"**I.** Conocer y dar por recibido el escrito con registro de ventanilla única número VU-1257-2022-E del 11 de mayo de 2023, donde la señora Maria de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, presenta la suspensión temporal de la ruta Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, sin embargo, el plazo de suspensión se registra por seis meses a partir del 26 de mayo de 2023, en virtud que los tiempos de suspensión tan amplios contraviene el espíritu de un certificado de explotación, el cual según posición de la Sala Constitucional, emitida mediante sentencia número 4140-2000 de las 16:30 horas del 16 de mayo de 2000, corresponde a la explotación de un servicio público y de interés para la colectividad".*

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 3484-2023 del 27 de octubre de 2023, la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., solicitó la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA), efectiva a partir del 27 de noviembre de 2023.

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

ACTA No. 02-2024

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-318-2023 del 3 de noviembre de 2023 (recibido en la Asesoría Jurídica el 8 de noviembre de 2023), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"1. Autorizar a la compañía Spirit Airlines Inc., la cancelación de ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América a partir del 27 de noviembre 2023".*

Sexto: Que en consulta realizada el 13 de noviembre de 2023, se constató que la compañía Spirit Airlines Inc., cédula jurídica número 3012-478044, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA). Asimismo, mediante constancia de no saldo número 671-2023 del 13 de noviembre de 2023, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que dicha compañía se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

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 gestión de la compañía Spirit Airlines Inc. para la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA).

En este sentido, se aplica el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil con el objetivo de formalizar la solicitud ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), el cual literalmente señala:

> *"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. Asimismo, podrá modificar y cancelar el certificado por razones de interés público o por el incumplimiento del concesionario de los términos de la ley, de la concesión o de los reglamentos respectivos.*
>
> *En todo caso la resolución se tomará en audiencia de las partes a quienes se concederá un término razonable, no mayor de quince días a fin de que dentro del mismo aduzcan las pruebas respectivas".*

En el caso en particular, mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 3484-2023 del 27 de octubre de 2023, la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., solicitó la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA), efectiva a partir del 27 de noviembre de 2023. Al respecto, la compañía indica que la cancelación de la ruta solicitada se debe a motivos comerciales.

En este sentido, debemos indicar que los artículos 225, párrafo 1°, y 269 de la Ley General de la Administración Pública disponen lo siguiente:

> *"Artículo 225.- El órgano deberá conducir el procedimiento con la intención de lograr un máximo de celeridad y eficiencia dentro del respecto al ordenamiento y a los derechos e intereses del administrado.*
>
> *Artículo 269.- 1. La actuación administrativa se realizará con arreglo a normas de economía, simplicidad, celeridad y eficiencia.*
>
> *2. Las autoridades superiores de cada centro o dependencia velarán, respecto de sus subordinados, por el cabal cumplimiento de este precepto, que servirá también de criterio interpretativo en la aplicación de las normas de procedimiento".*

Asimismo, mediante el dictamen número C-062-2000 del 31 de marzo de 2000, la Procuraduría General de la República indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Es claro que con el informalismo del procedimiento se pretende que no existan –precisamente- rigurosidades formales que tiendan a entorpecer, suspender o paralizar el procedimiento. Para cumplir con este propósito, se imponen reglas de celeridad y simplicidad, las cuales tienden a evitar los trámites lentos, costosos y complejos que impidan el desenvolvimiento del procedimiento administrativo, por lo que el trámite del expediente debe hacerse de manera rápida y simple, respetando siempre la juridicidad y la defensa del administrado.*
>
> *(...)".*
>
> (El subrayado es nuestro)

Tales afirmaciones reciben apoyo en los artículos supra transcritos y en la opinión de la doctrina que ha señalado que "*el principio de eficiencia en la actuación administrativa tiene como objeto inmediato hacer más eficiente la actuación administrativa y la participación de los administrados*".

En este orden de ideas, el procedimiento administrativo es de naturaleza informal, lo que presupone el "*in dubio pro actione*", a cuyo tenor la Administración ha de interpretar en forma favorable para el administrado, en el ejercicio del derecho de acción. En tal sentido, el autor García Enterría nos señala:

> *"(...) a favor de la mayor garantía y de la interpretación más favorable al ejercicio del derecho de acción y, por lo tanto, en el sentido de asegurar, en lo posible, más allá de las dificultades*

*de índole formal, una decisión sobre el fondo de la cuestión objeto del procedimiento". (*15) García de Enterría (Eduardo). Curso de Derecho Administrativo, Tomo II. Primera Edición. Editorial Civitas, Madrid, 1988, página 381.

Por lo anterior, por estarse resolviendo la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA) por requerimiento expreso de la compañía Spirit Airlines Inc., no requiere del procedimiento establecido, para los efectos, en el artículo 157 antes indicado, toda vez que se estaría atentando contra los principios de economía procesal, así como, la eficiencia y eficacia en la administración pública señalados en el artículo 269 de la Ley General de la Administración Pública, procediendo en este sentido con la cancelación de la citada ruta.

En diligencias atinentes al presente asunto; mediante oficio DGAC-DSO-TA-OF-318-2023 del 3 de noviembre de 2023 (recibido en la Asesoría Jurídica el 8 de noviembre de 2023), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar a la compañía Spirit Airlines Inc. la cancelación de la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Ria, Estados Unidos de América, efectiva a partir del 27 de noviembre de 2023.

En otro orden de ideas, en consulta realizada el 13 de noviembre de 2023, se constató que la compañía Spirit Airlines Inc., cédula jurídica número 3012-478044, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA). Asimismo, mediante constancia de no saldo número 671-2023 del 13 de noviembre de 2023, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que dicha compañía se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Cancelar del certificado de explotación de la compañía Spirit Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-478044, la ruta Miami, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica- Miami, Estados Unidos de América (MIA-SJO-MIA), efectiva a partir del 27 de noviembre de 2023.

2. Notificar a la señora Maria de los Ángeles Bogarían Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N° 7

N°014-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con once minutos del nueve de enero de dos mil veinticuatro.

Se conoce solicitud de asignación de permiso de uso en precario del terreno para construir 88 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Laguna de Hule sociedad anónima.

Resultando

Primero: Que mediante escrito del 17 de agosto de 2023, presentado en ventanilla única y asignándosele el número VU-2026-2023, el señor Carlos Brown Mojica, en su condición de representante legal de la compañía Laguna de Hule sociedad anónima, informó a la Administración su interés para realizar mejoras y requerimientos en el hangar 44 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma para la aeronave Cessna 182L, matrícula TI, ya que llevan varios años esperando la asignación de un lote o hangar en la citada terminal aérea.

Segundo: Que mediante escrito del 22 de agosto de 2023, presentado en ventanilla única y asignándosele el número VU-2058-2023, el señor Carlos Brown Mojica, en su condición antes citada, manifestó su interés para adquirir cualquiera de los siguientes espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma: 68,69 o 88.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0377-2023 del 8 de noviembre de 2023, el Departamento de Aeropuertos indicó lo siguiente, con respecto a lo peticionado por el señor Brown Mojica:

> *"(...)*
>
> *Mediante la solicitud VU-3427-2023 E, la empresa Laguna de Hule S.A., presenta el interés para la asignación y construcción del espacio #88 en el AITBP.*
>
> *Con el oficio DGAC-DA-OF-0369-2023 del 2 noviembre del 2023, se le indica a la empresa Laguna de Hule S.A. la morosidad que mantiene con la Dirección General de Aviación Civil con el Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, AERIS, dándosele un plazo de 5 días hábiles para ponerse al día.*
>
> *Con el oficio DGAC-DA-OF-0376-2023 del 8 noviembre del 2023, se le indica a la empresa Laguna de Hule S.A., acuse de recibo de los pagos pendientes con la DGAC.*
>
> *De acuerdo con lo anterior, el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma presenta una demanda de requerimientos de espacios, terrenos y hangares no satisfecha, que supera su capacidad actual, lo cual crea un desbalance demanda-capacidad, lo que ha provocado una gran presión de interesados en la asignación de espacios.*
>
> *El Departamento de Aeropuertos efectuó un análisis de los solicitantes incluidos en la lista de espera que se tiene para estos efectos y en resguardo del principio de eficiencia y*

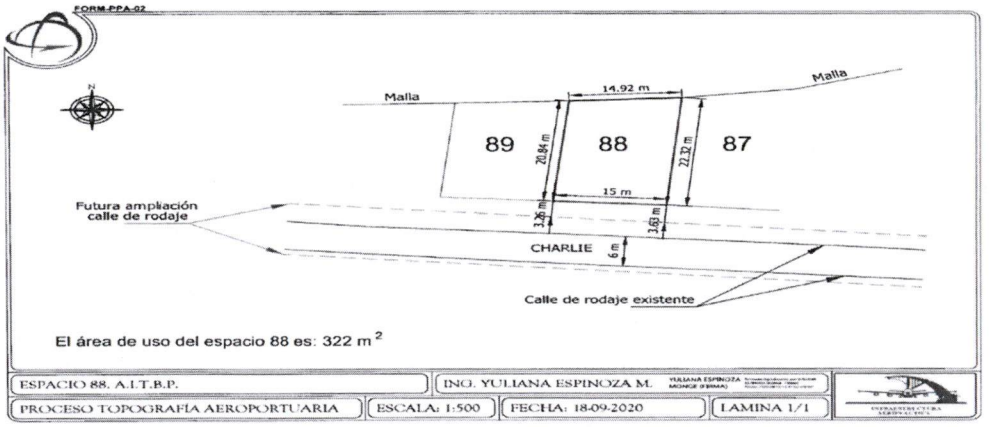
CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

razonabilidad administrativa para la asignación del terreno para construir N° 88 que se detallan a continuación:

Fecha de solicitud ante la Dirección General de Aviación Civil por parte del interesado:

4 agosto del 2015.
Espacio solicitado: N°88
Número de aeronaves autorizadas: una aeronave matrícula TI-AIF
Cantidad de espacios asignados y áreas en metros cuadrados que ocupan: No posee
Posición en la lista de espera: N°1
Historial Financiero: Al día
Notificaciones interesado: ***ch182brownm@gmail.com***

Que este Departamento de Aeropuertos proceder a la emisión del criterio para una nueva asignación de permiso de uso en precario, del terreno destinado a construir que se encuentra libre que sería el N°88 con un área topográfica de 322 Mts2 (croquis adjunto), habiendo manifestación expresa de la sociedad Laguna de Hule S.A., de construir en dicho espacio, según consta en documento adjunto.



Se realizaron varias consultas verbales a otras empresas de la lista de espera para sondear si había disposición de invertir en la construcción en dicho espacio, a fin de luego documentarlo. Sin embargo, el resultado obtenido es que el espacio no cumple con los requerimientos necesarios para las empresas solicitantes y prefieren un hangar ya construido, con más área.

Por tanto, este Departamento de Aeropuertos emite criterio técnico a esa Asesoría Jurídica para elevarlo al CETAC para su conocimiento y lo que se estime pertinente, para que dicho terreno N°88 para construir sea asignado a la empresa Laguna de Hule S.A, cédula de personería jurídica número 3-101-308839, razón por la cual no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación y que la misma se encuentra al día con la Administración y las Instituciones Públicas, restando analizar la vialidad legal para ello, que la actividad a

desarrollar es de uso privado, por un lapso de 5 años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

(...)"

Cuarto: Que mediante certificación de no saldo número 676-2023 del 16 de noviembre de 2023, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Laguna de Hule sociedad anónima se encuentra al día con sus obligaciones hasta el 30 de noviembre de 2023.

Quinto: Que según reporte de consulta de morosidad patronal realizado en el sitio web de la Caja Costarricense de Seguro Social el 16 de noviembre de 2023, la compañía Laguna de Hule sociedad anónima no aparece inscrita como patrono, toda vez que no tiene actividad comercial, ni empleados que laboren para esa compañía, además, el único bien que posee es la aeronave matrícula TI-AIF, para su uso privado.

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

Considerando

III.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.

IV. 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 6 de mayo de 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****".*

(La negrita y subrayado no son del original)

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

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

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

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

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

"A- LOS TITULARES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN

Como bien se señala en la consulta, el certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público, lo que sededuce del artículo 143 (antiguo 138) de la Ley de Aviación Civil:

"Para la explotación de cualquier servicio aéreo público, se requiere un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación civil, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo si se tratare de servicios aéreos internacionales.

El Certificado de explotación es un contrato-concesión cuyos derechos no podrán ser transferidos o embargados en ningún caso y estarán sujetos a las demás limitaciones y sanciones del derecho administrativo".

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

uso correspondiente, por el plazo de vigencia del certificado de explotación y en el tanto en que se encuentre vigente, facultad que podrá establecerse en el certificadode explotación y, solo en su defecto, otorgarse por medio de un permiso de uso.

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

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

2. Efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la compañía Laguna de Hule sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permiten emitir el permiso de uso en precario del terreno para construir 88 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con el fin de utilizarlo para actividad privada, así como, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AIF, con una vigencia de 5 (cinco) años a partir de su aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

3. En este caso, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante el oficio número DGAC-DA-OF-0377-2023 del 8 de noviembre de 2023, el cual, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"(...)

Mediante la solicitud VU-3427-2023 E, la empresa Laguna de Hule S.A., presenta el interés para la asignación y construcción del espacio #88 en el AITBP.

Con el oficio DGAC-DA-OF-0369-2023 del 2 noviembre del 2023, se le indica a la empresa Laguna de Hule S.A. la morosidad que mantiene con la Dirección General de Aviación Civil con el Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, AERIS, dándosele un plazo de 5 días hábiles para ponerse al día.

Con el oficio DGAC-DA-OF-0376-2023 del 8 noviembre del 2023, se le indica a la empresa Laguna de Hule S.A., acuse de recibo de los pagos pendientes con la DGAC.

De acuerdo con lo anterior, el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma presenta una demanda de requerimientos de espacios, terrenos y hangares no satisfecha, que supera su capacidad actual, lo cual crea un desbalance demanda-capacidad, lo que ha provocado una gran presión de interesados en la asignación de espacios.

El Departamento de Aeropuertos efectuó un análisis de los solicitantes incluidos en la lista de espera que se tiene para estos efectos y en resguardo del principio de eficiencia y razonabilidad administrativa para la asignación del terreno para construir N° 88 que se detallan a continuación:

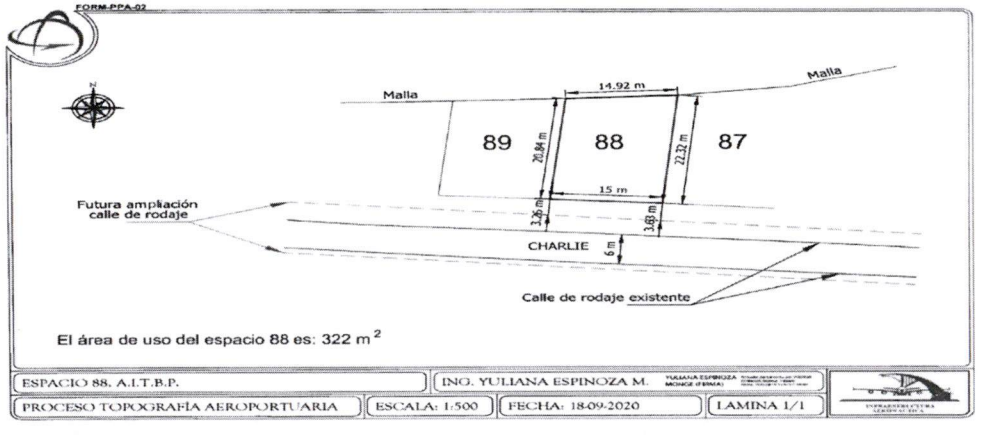
CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 02-2024

Fecha de solicitud ante la Dirección General de Aviación Civil por parte del interesado:

4 agosto del 2015.
Espacio solicitado: N°88
Número de aeronaves autorizadas: una aeronave matrícula TI-AIF
Cantidad de espacios asignados y áreas en metros cuadrados que ocupan: No posee
Posición en la lista de espera: N°1
Historial Financiero: Al día
Notificaciones interesado: ***ch182brownm@gmail.com***

Que este Departamento de Aeropuertos proceder a la emisión del criterio para una nueva asignación de permiso de uso en precario, del terreno destinado a construir que se encuentra libre que sería el N°88 con un área topográfica de 322 Mts2 (croquis adjunto), habiendo manifestación expresa de la sociedad Laguna de Hule S.A., de construir en dicho espacio, según consta en documento adjunto.



Se realizaron varias consultas verbales a otras empresas de la lista de espera para sondear si había disposición de invertir en la construcción en dicho espacio, a fin de luego documentarlo. Sin embargo, el resultado obtenido es que el espacio no cumple con los requerimientos necesarios para las empresas solicitantes y prefieren un hangar ya construido, con más área.

Por tanto, este Departamento de Aeropuertos emite criterio técnico a esa Asesoría Jurídica para elevarlo al CETAC para su conocimiento y lo que se estime pertinente, para que dicho terreno N°88 para construir sea asignado a la empresa Laguna de Hule S.A, cédula de personería jurídica número 3-101-308839, razón por la cual no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación y que la misma se encuentra al día con la Administración y las Instituciones Públicas, restando analizar la vialidad legal para ello, que la actividad a desarrollar es de uso privado, por un lapso de 5 años a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

(...)".

- **Edificación y operación**

Con respecto a la edificación y operación, la permisionaria utilizará el terreno para construir aquí permisionado para la actividad aeronáutica autorizada, es decir, para actividad privada, así como para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AIF, no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.

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

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

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

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

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

La compañía Laguna de Hule sociedad anónima no podrá darle al espacio un uso distinto al autorizado, es decir, para actividad privada, así como para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AIF. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

El permisionario deberá permitir una visibilidad del 100% al interior del espacio de acuerdo con lo dispuesto en el oficio número DGAC-IA-OF-1072-2015, emitido por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica 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 Alcantarillados (AyA).

Lo anterior, debido a la resolución número SUB-G-GSGAM-2010-791 de las 10:20 horas del 23 de octubre de 2010, emitida por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (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 Alcantarillados (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 Alcantarillados (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 compañía Laguna de Hule sociedad anónima deberá cancelar a la Dirección General de Aviación Civil el canon correspondiente, según lo previsto en el inciso IX del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, en relación con el artículo 166 de esa misma norma, mismo que se fijará de acuerdo con el régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades aeroportuarias vigente. El canon se sujeta a las modificaciones posteriores que señale el apéndice tarifario respectivo.

- **Pólizas y normativa**

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:

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

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

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 terreno para construir para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, en el caso de la compañía Laguna de Hule sociedad anónima, para actividad privada, así como para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AIF, con una vigencia de 5 (cinco) años a partir de su aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, según recomendación del Departamento de Aeropuertos.

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

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

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

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

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

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

- **Terminación del permiso de uso**

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

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

ACTA No. 02-2024

11) Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.
12) Revocatoria.
13) Rescisión.
14) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.
15) Resolución unilateral del Consejo por motivos de interés público.
16) El no mantener al día las pólizas según lo establecido en la cláusula IV, inciso 3 de este documento.
17) 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.
18) Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, el Consejo podrá revocar el permiso.
19) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.
20) 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 compañía Laguna de Hule sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-308839, representada legalmente por el señor Carlos Brown Mojica, el permiso de uso en precario del terreno para construir 88 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 322 metros cuadrados, para actividad privada, así como, para el resguardo de la aeronave matrícula TI-AIF, cuya vigencia será de 5 (cinco) años a partir de su aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-0377-2023 del 8 de noviembre de 2023.

2) Notifíquese a la compañía Laguna de Hule sociedad anónima, representada legalmente por el señor Carlos Brown Mojica, por medio del correo electrónico ch182brownm@gmail.com

3) Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica y Recursos Financieros, así como a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N° 8

N°015-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con doce minutos del nueve de enero de dos mil veinticuatro.

Se conoce solicitud del señor Jorge Aguilar Corea, presidente de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-479118, presentada el 10 de octubre de 2023, mediante el cual, solicitó un arreglo de pago por la deuda que mantiene su representada con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Resultandos

Primero: Que mediante oficio número VH.GG.18-10-23 del 10 de octubre de 2023, el señor Aguilar Corea, en su condición citada, solicitó un arreglo de pago sobre las facturas pendientes a la fecha, detallando dichas facturas de la siguiente manera:

"Por medio de la presente les saludo y a la vez les solicito de la manera más atenta un arreglo de pago con ustedes por las facturas pendientes de mi representada, Volar Helicopters S.A.

A continuación, detallo las facturas pendientes a la fecha

Sitio	#Fac	F.Emisión	F.Vence	Días Vencida	Principal	saldo	Intereses	Total
MRPV	8737	31/3/2023	30/4/2023	162	167,826.12	167,826.12	22,656.53	190,482.65
MRPV	8792	15/4/2023	15/5/2023	147	328,383.00	328,383.00	40,226.92	368,609.92
MRPV	8983	21/4/2023	21/5/2023	141	80,650.20	80,650.20	9,476.40	90,126.60
MRPV	9056	8/5/2023	7/6/2023	124	332,192.25	332,192.25	34,326.53	366,518.78
DGAC	3041	2/6/2023	10/6/2023	121	73,681.65	73,681.65	7,429.57	81,111.22
MRPV	9183	6/6/2023	6/7/2023	95	293,816.88	293,816.88	23,260.50	317,077.38
MRPV	9240	13/6/2023	13/7/2023	88	333,049.50	333,049.50	24,423.63	357,473.13
MRPV	9358	22/6/2023	22/7/2023	79	147,443.04	147,443.04	9,706.67	157,149.71
MRLB	8995	29/6/2023	29/7/2023	72	18,691.92	18,691.92	1,121.52	19,813.44
MRPV	9530	20/7/2023	19/8/2023	51	329,179.50	329,179.50	13,990.13	343,169.63
MRPV	9602	7/8/2023	6/9/2023	33	122,545.50	122,545.50	3,370.00	125,915.50
MRPV	9967	16/8/2023	15/9/2023	24	328,567.50	328,567.50	6,571.35	335,138.85
MRPV	10098	6/9/2023	6/10/2023	3	194,323.20	194,323.20	485.81	194,809.01
MRPV	10152	20/9/2023	20/10/2023	0	325,953.00	325,953.00	0.00	325,953.00
MRPV	10260	21/9/2023	21/10/2023	0	93,073.64	93,073.64	0.00	93,073.64
								3,366,422.44

La razón por la que no hemos podido cancelar la deuda se debe a la baja actividad de vuelos en la compañía.

Esto se debe, en parte, a condiciones climáticas desfavorables y a la temporada baja.

Como bien sabe, en Pavas, tantos los vuelos comerciales como los privados han disminuido considerablemente debido a la difícil situación económica del país, que también ha afectado la seguridad nacional y ha llevado a una disminución del turismo.

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

ACTA No. 02-2024

Mi idea siempre ha sido estar en los mejores o buenos términos con ustedes, por lo que acudo amablemente, solicitando su comprensión y colaboración para llegar a un arreglo de pago.

(...)".

Segundo: Que mediante el mismo oficio número VH.GG.18-10-23 del 10 de octubre de 2023, el señor Aguilar Corea, en su condición citada, remitió certificación de estados financieros de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima emitida por la señora Laura Alvarado Bonilla, contadora pública autorizada.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-633-2023 del 2 de noviembre de 2023, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de Recursos Financieros, trasladaron a la Asesoría Jurídica el *"Análisis financiero y recomendación sobre la solicitud de Arreglo de Pago de VOLAR HELICOPTERS S.A., cédula jurídica 3-101-479118"*, en el que detallaron lo siguiente:

"Según el oficio de solicitud de arreglo de pago del señor Jorge Aguilar Corea, presidente de VOLAR HELICOPTERS S.A., solicita un arreglo de pago de las facturas que se encuentran vencidas mismas se detallan en el siguiente cuadro el monto de capital e intereses al 01 de noviembre del 2023.

REPORTE DE ESTADO DE CUENTA								
VOLAR HELICOPTERS								
DETALLE DE LAS FACTURAS								
Sitio	#Fac	F.Emisión	F.Vence	Días Vencidos	Principal	saldo	Intereses	Total
MRPV	8737	31-03-2023	30-04-2023	185	167 826,12	167 826,12	25 873,19	193 699,31
MRPV	8792	15-04-2023	15-05-2023	170	328 383,00	328 383,00	46 520,93	374 903,93
MRPV	8983	21-04-2023	21-05-2023	164	80 650,20	80 650,20	11 022,19	91 672,39
MRPV	9056	08-05-2023	07-06-2023	147	332 192,25	332 192,25	40 693,55	372 885,80
DGAC	3041	02-06-2023	10-06-2023	144	73 681,65	73 681,65	8 841,80	82 523,45
MRPV	9183	06-06-2023	06-07-2023	118	293 816,88	293 816,88	28 891,99	322 708,87
MRPV	9240	13-06-2023	13-07-2023	111	333 049,50	333 049,50	30 807,08	363 856,58
MRPV	9358	22-06-2023	22-07-2023	102	147 443,04	147 443,04	12 532,66	159 975,70
MRLB	8995	29-06-2023	29-07-2023	95	18 691,92	18 691,92	1 479,78	20 171,70
MRPV	9530	20-07-2023	19-08-2023	74	329 179,50	329 179,50	20 299,40	349 478,90
MRPV	9602	07-08-2023	06-09-2023	56	122 545,50	122 545,50	5 718,79	128 264,29
MRPV	9967	16-08-2023	15-09-2023	47	328 567,50	328 567,50	12 868,89	341 436,39
MRPV	10098	06-09-2023	06-10-2023	26	194 323,20	194 323,20	4 210,34	198 533,54
MRPV	10152	20-09-2023	20-10-2023	12	325 953,00	325 953,00	3 259,53	329 212,53
MRPV	10260	21-09-2023	21-10-2023	11	93 073,64	93 073,64	853,18	93 926,82
						3 510 472,21	**253 873,30**	**3 764 345,51**

(...)

Después de analizar los estados financieros y proyección de flujo de caja certificados por la Contadora Pública Autorizada Licenciada Laura Alvarado Bonilla CPA N°6163, se logra determinar que la empresa tiene un grado de liquidez positivo, que utiliza sus activos para generar ingresos y que el grado de endeudamiento está dentro de los parámetros aceptables, porque no sobrepasa a 1, es decir, sus pasivos, siguen estando cubiertos por sus activos.

Ahora bien, con toda la información presentada por sociedad VOLAR HELICOPTERS S.A, se muestra el interés por cancelar la deuda que mantiene con el CETAC, y en su flujo de caja proyectado indica que serán capaces de cancelar la cuota mensual por arreglo de pago al Consejo Técnico, sin descuidar el pago de la facturación mensual que se continuará generando.

Es importante destacar que es de interés para el CETAC recuperar los dineros adeudados por VOLAR HELICOPTERS S.A, por lo que analizando todas las variables expuestas a través de este documento se concluye que la mejor opción para el Consejo Técnico es otorgar el arreglo de pago solicitado por la empresa.
(...)

Por lo tanto: La Unidad de Recursos Financieros, Proceso de Tesorería considera prudente, de acuerdo con la solicitud del gestionante, realizar el arreglo de pago con el detalle a continuación:

1. Autorizar el ARREGLO DE PAGO solicitado por VOLAR HELICOPTERS S.A., en 07 CUOTAS MENSUALES, por: ¢ 537 763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100)

2. A cada una de las siete cuotas mensuales a cancelar, aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual."

3. Para formalizar el mismo deberá cancelar la primera cuota del arreglo de pago.

4. Como requisito para la formalización de este deberá estar al día con el resto de la facturación de la empresa.

5. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el CETAC de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se ***podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este".***

(La negrita es del original)

Cuarto: Que las facturas adeudadas contenidas en la solicitud de arreglo de pago suman un monto principal de ¢3.510.472.21 (Tres millones quinientos mil diez cuatrocientos setenta y dos con 21/100), intereses moratorios

generados por ¢253.873.30 (Doscientos cincuenta y tres mil ochocientos setenta y tres con 30/100), más intereses calculados de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, los cuales serán revisables cada seis meses.

Quinto: Que la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, no cuenta con arreglo de pago en este momento.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1153-2023 del 15 de noviembre de 2023, los señores Juan José Aguilar Umaña, asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, emitieron *"Análisis financiero y legal con recomendación sobre la solicitud de arreglo de pago presentado por el señor Jorge Aguilar Corea, presidente de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-479118".*

Considerando:

El señor Jorge Aguilar Corea, en su condición de presidente de la empresa Volar Helicopters sociedad anónima, mediante oficio número VH.GG.18-10-23 del 10 de octubre de 2023, solicitó un arreglo de pago por las facturas adeudadas al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Por su parte, mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-633-2023 del 2 de noviembre de 2023, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros emitieron *"Análisis financiero y recomendación sobre la solicitud de Arreglo de Pago de VOLAR HELICOPTERS S.A., cédula jurídica 3-101-479118",* considerando lo siguiente:

> *"Según el oficio de solicitud de arreglo de pago del señor Jorge Aguilar Corea, presidente de VOLAR HELICOPTERS S.A., solicita un arreglo de pago de las facturas que se encuentran vencidas mismas se detallan en el siguiente cuadro el monto de capital e intereses al 01 de noviembre del 2023".*

REPORTE DE ESTADO DE CUENTA
VOLAR HELICOPTERS
DETALLE DE LAS FACTURAS

Sitio	#Fac	F.Emisión	F.Vence	Días Vencidos	Principal	saldo	Intereses	Total
MRPV	8737	31-03-2023	30-04-2023	185	167 826,12	167 826,12	25 873,19	193 699,31
MRPV	8792	15-04-2023	15-05-2023	170	328 383,00	328 383,00	46 520,93	374 903,93
MRPV	8983	21-04-2023	21-05-2023	164	80 650,20	80 650,20	11 022,19	91 672,39
MRPV	9056	08-05-2023	07-06-2023	147	332 192,25	332 192,25	40 693,55	372 885,80
DGAC	3041	02-06-2023	10-06-2023	144	73 681,65	73 681,65	8 841,80	82 523,45
MRPV	9183	06-06-2023	06-07-2023	118	293 816,88	293 816,88	28 891,99	322 708,87
MRPV	9240	13-06-2023	13-07-2023	111	333 049,50	333 049,50	30 807,08	363 856,58
MRPV	9358	22-06-2023	22-07-2023	102	147 443,04	147 443,04	12 532,66	159 975,70
MRLB	8995	29-06-2023	29-07-2023	95	18 691,92	18 691,92	1 479,78	20 171,70
MRPV	9530	20-07-2023	19-08-2023	74	329 179,50	329 179,50	20 299,40	349 478,90
MRPV	9602	07-08-2023	06-09-2023	56	122 545,50	122 545,50	5 718,79	128 264,29
MRPV	9967	16-08-2023	15-09-2023	47	328 567,50	328 567,50	12 868,89	341 436,39
MRPV	10098	06-09-2023	06-10-2023	26	194 323,20	194 323,20	4 210,34	198 533,54
MRPV	10152	20-09-2023	20-10-2023	12	325 953,00	325 953,00	3 259,53	329 212,53
MRPV	10260	21-09-2023	21-10-2023	11	93 073,64	93 073,64	853,18	93 926,82
						3 510 472,21	**253 873,30**	**3 764 345,51**

Posteriormente, en dicho análisis, se concluye lo siguiente:

> *"Compartiendo el criterio emitido por la Unidad de Asesoría Legal en su oficio LEG-848-2009, que indicó: "Con fundamento en lo anterior indicado y con el fin de lograr aumentar los recursos del Estado, sin perjuicio de que según las circunstancias se prosiga con los trámites en la vía judicial y extendiendo responsabilidad del Concesionario, en el sentido de que se comprometa unilateralmente a realizar los pagos ante el Consejo Técnico de Aviación Civil y por ende cumplir con las obligaciones dinerarias en los términos y plazos convenidos, esta Asesoría Legal recomienda realizar estos arreglos de pago con las diferentes empresas concesionarias con el CETAC, una vez analizada la propuesta del gestionante".*
>
> *Después de analizar los estados financieros y proyección de flujo de caja certificados por la Contadora Pública Autorizada Licenciada Laura Alvarado Bonilla CPA N°6163, se logra determinar que la empresa tiene un grado de liquidez positivo, que utiliza sus activos para generar ingresos y que el grado de endeudamiento está dentro de los parámetros aceptables, porque no sobrepasa a 1, es decir, sus pasivos, siguen estando cubiertos por sus activos.*
>
> *Ahora bien, con toda la información presentada por sociedad VOLAR HELICOPTERS S.A, se muestra el interés por cancelar la deuda que mantiene con el CETAC, y en su flujo de caja proyectado indica que serán capaces de cancelar la cuota mensual por arreglo de pago al Consejo Técnico, sin descuidar el pago de la facturación mensual que se continuará generando.*
>
> *Es importante destacar que es de interés para el CETAC recuperar los dineros adeudados por VOLAR HELICOPTERS S.A, por lo que analizando todas las variables expuestas a través de este documento se concluye que la mejor opción para el Consejo Técnico es otorgar el arreglo de pago solicitado por la empresa".*

Así las cosas, concluye y posteriormente recomienda la Unidad de Recursos Financieros en el análisis supra citado, lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *La Unidad de Recursos Financieros, Grupo de Trabajo de Tesorería recomienda realizar los trámites para arreglo de pago solicitado por el concesionario VOLAR HELICOPTERS S.A., con el objetivo de recuperar la deuda que mantiene la empresa con el CETAC sin retrasar más la gestión, además considerando la capacidad financiera de la sociedad y sus buenas intenciones para cancelar sus deudas con el Consejo Técnico.*
>
> *La recomendación de arreglo de pago es la siguiente:*
>
> *Facturas contempladas en el arreglo de pago:*

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

ACTA No. 02-2024

REPORTE DE ESTADO DE CUENTA								
VOLAR HELICOPTERS								
DETALLE DE LAS FACTURAS								
Sitio	#Fac	F.Emisión	F.Vence	Días Vencidos	Principal	saldo	Intereses	Total
MRPV	8737	31-03-2023	30-04-2023	185	167 826,12	167 826,12	25 873,19	193 699,31
MRPV	8792	15-04-2023	15-05-2023	170	328 383,00	328 383,00	46 520,93	374 903,93
MRPV	8983	21-04-2023	21-05-2023	164	80 650,20	80 650,20	11 022,19	91 672,39
MRPV	9056	08-05-2023	07-06-2023	147	332 192,25	332 192,25	40 693,55	372 885,80
DGAC	3041	02-06-2023	10-06-2023	144	73 681,65	73 681,65	8 841,80	82 523,45
MRPV	9183	06-06-2023	06-07-2023	118	293 816,88	293 816,88	28 891,99	322 708,87
MRPV	9240	13-06-2023	13-07-2023	111	333 049,50	333 049,50	30 807,08	363 856,58
MRPV	9358	22-06-2023	22-07-2023	102	147 443,04	147 443,04	12 532,66	159 975,70
MRLB	8995	29-06-2023	29-07-2023	95	18 691,92	18 691,92	1 479,78	20 171,70
MRPV	9530	20-07-2023	19-08-2023	74	329 179,50	329 179,50	20 299,40	349 478,90
MRPV	9602	07-08-2023	06-09-2023	56	122 545,50	122 545,50	5 718,79	128 264,29
MRPV	9967	16-08-2023	15-09-2023	47	328 567,50	328 567,50	12 868,89	341 436,39
MRPV	10098	06-09-2023	06-10-2023	26	194 323,20	194 323,20	4 210,34	198 533,54
MRPV	10152	20-09-2023	20-10-2023	12	325 953,00	325 953,00	3 259,53	329 212,53
MRPV	10260	21-09-2023	21-10-2023	11	93 073,64	93 073,64	853,18	93 926,82
						3 510 472,21	**253 873,30**	**3 764 345,51**

Monto principal: ¢3.510.472.21 (Tres millones quinientos mil diez cuatrocientos setenta y dos con 21/100)

Intereses moratorios generados: ¢253.873.30 (Doscientos cincuenta y tres mil ochocientos setenta y tres con 30/100)

Monto total del arreglo de pago: ¢3.764.345.51 (Tres millones setecientos sesenta y cuatro mil trescientos cuarenta y cinco con 51/100)

Plazo del arreglo de pago: 07 meses – 07 cuotas.

Monto por cuota: ¢ 537 763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100)

Por lo tanto: La Unidad de Recursos Financieros, Proceso de Tesorería considera prudente, de acuerdo con la solicitud del gestionante, realizar el arreglo de pago con el detalle a continuación:

1. Autorizar el ARREGLO DE PAGO solicitado por VOLAR HELICOPTERS S.A., en 07 CUOTAS MENSUALES, por: ¢ 537 763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100)

2. A cada una de las siete cuotas mensuales a cancelar, aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual."

3. Para formalizar el mismo deberá cancelar la primera cuota del arreglo de pago.

4. Como requisito para la formalización de este deberá estar al día con el resto de la facturación de la empresa.

5. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el CETAC de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este".

Al respecto, la Ley General de Aviación Civil no establece una norma específica que regule la materia en cuanto a arreglos de pago; sin embargo, el artículo 314 de este cuerpo normativo, establece que, en forma supletoria en ausencia de ley, se aplique el Código de Comercio, Código Civil y Código Procesal Civil, en todo lo no previsto en esta ley.

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

"B-. LA POSIBILIDAD DE OTORGAR FACILIDADES DE PAGO

(...)

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

(...)

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

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

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

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

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

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

"(...)

2.5. "Lineamiento para otorgar el arreglo de pago:

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

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

2.5.2.1 Todo arreglo de pago deberá ser presentado al CETAC.

(...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)".

2.18. Arreglos de pago

2.18.1. Para solicitar un arreglo de pago, el concesionario presenta los siguientes documentos:

• Oficio formal de solicitud de arreglo de pago dirigido al CETAC, indicando la solicitud de arreglo, que incluye las facturas vencidas, la razón social, firmado por el apoderado generalísimo o por el representante legal, que incluye el número de teléfono, la dirección de correo electrónico y la dirección física exacta.

• Justificación de las razones por las cuales no ha podido cancelar las facturas pendientes.

• Proyección de flujo de caja a un año.

• Estados financieros de los dos últimos períodos fiscales.

• Razones financieras, como mínimo las siguientes: liquidez, rentabilidad, endeudamiento y capital de trabajo.

Los tres últimos puntos tienen que ser certificados por un Contador Público Autorizado (CPA), de lo contrario no se acepta.
Documentación que debe ser presentada en un plazo de 7 días hábiles de lo contrario se archiva dicha solicitud.

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

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

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

(...)".

Por lo cual, para formalizar el arreglo de pago solicitado por la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, ésta deberá realizar el pago de la primera cuota mensual por un monto de ¢537.763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100), adicionándole a este monto, el correspondiente al interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual.

Posteriormente, deberá suscribir siete letras de cambio cada una por un monto de ¢537.763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100), todas a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil, esto previo al pago cualquier otra factura que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, montos deberán ser debidamente depositas en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Las letras de cambio serán custodiadas por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, la cual se comprometerá a devolverlas conforme se realice los pagos respectivos en forma mensual y contra recibo confeccionado por la Caja del Departamento de Tesorería de esta Institución.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Autorizar y suscribir el siguiente arreglo de pago con el señor Jorge Aguilar Corea, presidente de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-479118, para que cancele el monto total de **¢3.764.345.51 (Tres millones setecientos sesenta y cuatro mil trescientos cuarenta y cinco con 51/100),** por concepto de facturación adeudada al Consejo Técnico de Aviación Civil, facturas números: #MRPV-8737 del 31 de marzo de 2023, #MRPV-8792 del 15 de abril de 2023, #MRPV-8983 del 21 de abril de 2023, #MRPV-9056 del 8 de mayo de 2023, #DGAC-3041 del 10 de junio de 2023, #MRPV-9183 del 6 de junio de 2023, #MRPV-9240 del 13 de junio de 2023, #MRPV-9358 del 22 de junio de 2023, #MRLB-8995 del 29 de junio de 2023, #MRPV-9530 del 20 de julio de 2023, #MRPV-9602 del 7 de agosto de 2023, #MRPV-9967 del 16 de agosto de 2023, #MRPV-10098 del 6 de setiembre de 2023, #MRPV-10152 del 20 de setiembre de 2023 y #MRPV-10260 del 21 de setiembre de 2023.

2) Se autorice el pago en siete cuotas mensuales por ¢537.763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100), mismas que suman el monto de ¢3.764.345.51 (Tres millones setecientos sesenta y cuatro mil trescientos cuarenta y cinco con 51/100), pagaderas a partir del mes de diciembre de 2023, posterior a la formalización de dicho arreglo de pago. A cada una de las cuotas mensuales a cancelar, se aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada

tracto mensual. Lo anterior por cuanto, la compañía Volar Helicopters sociedad anónima deberá realizar el primer pago, por un monto de ¢537.763,57 (Quinientos treinta y siete mil setecientos sesenta y tres con 57/100), adicionándole a este monto, el correspondiente al interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual; lo anterior para formalizar el presente arreglo de pago.

3) Deberá la compañía, cédula jurídica número 3-101-479118, presentar una personería vigente y haber cancelado cualquier otra multa o deuda que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, así como las facturas pendientes, en ambos casos los montos deberán estar debidamente depositas en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil, de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley Volar Helicopters sociedad anónima General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este.

4) Una vez aprobado y firmado dicho arreglo de pago por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, trasladar la documentación correspondiente a la Unidad de Asesoría Jurídica para que proceda a confeccionar las respectivas letras de cambio e informe al señor Jorge Aguilar Corea, en su condición de repetida cita, para que se presente a firmar la documentación correspondiente, posteriormente se trasladará la documentación a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil.

5) Girar las instrucciones a la Unidad Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil para que en caso de incumplimiento por parte de la compañía Volar Helicopters sociedad anónima, informe a la Unidad de Asesoría Jurídica para que esta proceda a gestionar el cobro en vía judicial.

6) Notifíquese al Jorge Aguilar Corea a los correos electrónicos: christian@volarcr.com y eva@volarcr.com.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 02-2024

Anexo N°9

N°016-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con diecisiete minutos del nueve de enero de dos mil veinticuatro.

Se conoce declaratoria de incobrabilidad de las obligaciones dinerarias del señor Ricardo Brenes Ramírez, cédula de identidad número 4-0100-0050.

I. Resultandos:

Primero: Que mediante artículo décimo tercero de la sesión extraordinaria 39-2018 del 23 de agosto de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó iniciar procedimiento administrativo en contra el piloto Ricardo Brenes Ramírez, portador de la cédula número 4-0100-0050, director de operaciones de la compañía Heliservicios Aerobell sociedad anónima, para determinar los hechos y la procedencia o no de la imposición de una multa de conformidad con el artículo 300 de la Ley General de Aviación Civil.

Segundo: Que mediante resolución número 39-2020 de 16 horas con 20 minutos del 18 de marzo de 2020, aprobada mediante artículo tercero de la sesión ordinaria número 21-2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

> *"De conformidad con el Articulo 300 de la Ley General de Aviación Civil, ley No.5150,se recomienda a ese honorable consejo que se imponga al Señor Ricardo Brenes Ramírez, cédula de identidad número 4-100-050,en su condición de encargado de operaciones de la empresa Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, una multa equivalente a 20 salarios mínimos, la cual, de conformidad con el Articulo 256, párrafo segundo, de la Ley General de Aviación Civil y decreto N° 46022-MTSS,publicado en la Gaceta No.230, alcance N° 278 del 30 de noviembre de 2016 , el cual entro a regir a partir del 01 de enero de 2017, por un monto de ¢5.862.653,40(cinco millones ochocientos sesenta t dos mil seiscientos cincuenta y tres colones con cuarenta céntimos)".*

Tercero: Que mediante oficios números DGAC-TE-CXC-155-2020 del 31 de marzo de 2020, y DGAC-TE-CXC-175-2020 del 7 de abril de 2020, el Grupo de Trabajo de Tesorería le realizó al Señor Ricardo Brenes Ramírez las intimaciones de cobro de conformidad con el artículo 150 de la Ley General de la Administración Pública.

Cuarto: Que mediante el expediente número 20-3318-1764-CJ, del Juzgado Especializado de Cobro Judicial del Segundo Circuito Judicial de San José, se presentó proceso monitorio contra el señor Brenes Ramírez, el cual fue trasladado al Juzgado de Cobro de Heredia y fue declarado caduco mediante la resolución número 2022005475 del 25 de mayo de 2022.

Quinto: Que según consulta civil realizada en la página web del Tribunal Supremo de Elecciones, el señor Ricardo Brenes Ramírez falleció el 2 de febrero de 2021.

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

ACTA No. 02-2024

II. Considerando

a) De la multa impuesta al señor Ricardo Brenes Ramírez.

Mediante resolución número 39-2020 de 16 horas con 20 minutos del 18 de marzo de 2020, aprobada mediante artículo tercero de la sesión ordinaria número 21-2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó imponer al Señor Ricardo Brenes Ramírez, cédula de identidad número 4-100-050, en su condición de encargado de operaciones de la compañía Heliservicios Aerobell Sociedad Anónima, una multa por un monto de ¢5.862.653,40 (cinco millones ochocientos sesenta y dos mil seiscientos cincuenta y tres colones con cuarenta céntimos), con fundamento en el artículo 300 de la Ley General de Aviación Civil.

Siendo que el señor Brenes Ramírez no canceló la multa impuesta, mediante los oficios números DGAC-TE-CXC-155-2020 del 31 de marzo de 2020, y DGAC-TE-CXC-175-2020 del 7 de abril de 2020, el Grupo de Trabajo de Tesorería le realizó las intimaciones de cobro de conformidad con el artículo 150 de la Ley General de la Administración Pública y, posteriormente, se presentó el proceso monitorio ante el Juzgado Especializado de Cobro Judicial del II Circuito Judicial de San José.

El proceso monitorio tramitado mediante expediente judicial número 20-3318-1764-CJ, no se logró notificar al deudor y, posteriormente, fue declarado caduco, mediante resolución número 2022005475 del 25 de mayo de 2022. Según consulta civil realizada en la página web del Tribunal Supremo de Elecciones, el señor Ricardo Brenes Ramírez falleció el 2 de febrero de 2021, situación que imposibilitó la recuperación del monto adeudado.

b) Del cobro administrativo y el cobro judicial

La Administración cuenta con dos vías para recuperar el monto adeudado, mediante el cobro administrativo y el cobro judicial, de conformidad con las intimaciones de cobro realizadas por el Grupo de Trabajo de Tesorería no se logró recuperar en la vía administrativa, el cobro adeudado por el señor Brenes Ramírez.

Mediante el expediente judicial número 20-003318-1764-CJ, el Consejo Técnico de Aviación Civil inició proceso monitorio en contra del señor Ricardo Brenes Ramírez, a pesar de que el juez le dio curso a la demanda, no se logró notificar al demandado y el 2 de febrero de 2021 falleció.

De conformidad con el expediente judicial, el albacea del demandado, mediante escrito del 23 de febrero de 2022, solicitó la declaración de la caducidad del proceso, la cual fue así declarada mediante resolución del Juzgado de Cobro de Heredia número 2022005475 de las catorce horas con veintitrés minutos del veinticinco de mayo de dos mil veintidós.

c) De la figura de incobrabilidad

En relación con el efectivo cobro de sumas de dinero adeudadas a la Administración, la Procuraduría General de la República[9] señaló que el régimen económico financiero de la Administración Pública no está integrado únicamente por el principio de legalidad, el cual obliga a conformarse sustancialmente con el ordenamiento jurídico, según la escala jerárquica de sus fuentes, artículo 107 de la Ley de Administración Financiera y

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

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

ACTA No. 02-2024

Presupuestos Públicos, por el contrario, es parte de ese régimen que vincula a la Administración, la sujeción a principios de eficacia, eficiencia y economía y la orientación por el interés general. Los cuales podrían justificar que la Administración no emprenda acciones para recuperar recursos que le corresponden.

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

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

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

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

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

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

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

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

ACTA No. 02-2024

(El subrayado y en negrita no son del original)

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

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

(El subrayado y en negrita no son del original)

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

La eficacia y eficiencia se determinan y evalúan no sólo respecto de la acción final de la Administración. Por el contrario, deben informar la actuación instrumental, dirigida al logro de los fines públicos. En consecuencia, la eficacia, economicidad y eficiencia cubren también la actividad de gestión financiera y, por consiguiente, de la gestión de los créditos a favor de la Administración. En ese sentido, son elementos que configuran la racionalidad del gasto público.

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

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

> *"****Emprender acciones para cobrar créditos cuyo monto es menor que el costo efectivo de la gestión cobratoria no puede ser calificado ni enmarcarse en el principio de buena gestión, dado que no resulta un uso racional de los recursos públicos. En consecuencia, de ser ese el supuesto, la gestión cobratoria sólo podría justificarse por otros motivos, por ejemplo cuando se está en presencia de una sanción****. Lo anterior porque de no ejercerse la acción cobratoria la sanción se volvería nugatoria. Toda la actuación administrativa debe dirigirse a la*

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

Ha indicado la Procuraduría, además, que la declaratoria de determinados créditos como incobrables no puede ser automática, sino que debe ser consecuencia de un proceso que refleje la buena administración de los recursos y sobre todo que estos han sido gestionados con estricto apego a las normas legales y técnicas que resulten aplicables. Este requisito se torna en indispensable en virtud del deber de recuperar los créditos de la Administración. Por consiguiente, no puede considerarse incobrable la deuda respecto de la cual no se han agotado las gestiones administrativas para su recuperación. La declaratoria de incobrable supone, entonces, que se ha tramitado un procedimiento de cobro en vía administrativa y que este ha resultado infructuoso".

(El subrayado y en negrita no son del original)

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

En consecuencia, en estos supuestos, la gestión cobratoria sólo podría justificarse por otros motivos, por ejemplo, cuando se está en presencia de una sanción. Lo anterior porque de no ejercerse la acción cobratoria la sanción se volvería nugatoria. Aspecto que debe enmarcarse en la necesaria satisfacción de los intereses públicos a que debe tender toda la actuación administrativa.

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

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

En el sentido expuesto en los párrafos anteriores, mediante dictamen número C-204-2015 del 5 de agosto de 2015, la Procuraduría General de la República estableció lo siguiente:

"En razón de lo cual cabe admitir que la Administración emita reglamentos destinados a normar los supuestos bajo los cuales una determinada deuda en su favor puede declararse incobrable, así como asigne la competencia para declararlo, evitando la arbitrariedad o

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

(El subrayado y en negrita no son del original)

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

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

"II.- Sobre el procedimiento existente para poder eliminar pendientes de cobro cuando existen montos incobrables: *(...) Podemos decir en primer término, que no hay un procedimiento en específico al cual deban acudir las administraciones para llegar a declarar como incobrable montos adeudados por particulares al Estado, sino que lo realizado por este órgano contralor es que se ha avocado a definir aspectos generales sobre los cuales deberá versar la valoración de la decisión que se tome, a fin de declarar incobrables ciertas sumas.(...)* ***a.1*** *Es la propia Administración la que debe tomar la decisión en torno a definir qué casos pudieran resultar incobrables, claro está, posterior a una ponderación de las variables "costo-beneficio" en la recuperación del monto adeudado, significando que si el procedimiento cobratorio que se realice en vía administrativa o judicial entraña un perjuicio para la Administración, en el entendido de que los recursos que se destinen para tales efectos se estiman mayores a lo recuperado, es evidente entonces que la decisión tomada no puede conllevar un perjuicio al erario público. /****a.2*** *(...) son las Administraciones quienes deben determinar, sustentadas en estudios técnicos, el monto a partir del cual proceder a declarar incobrables ciertas deudas. Con respecto al tema, esta Contraloría ha indicado que: "...No obstante lo anterior, recordemos que ciertamente toda institución puede declarar deudas como incobrables, siempre que previamente se hayan agotado los mecanismos de cobro y se pueda demostrar de manera fehaciente que el costo-beneficio de proseguir con el proceso en*

los tribunales sería antiproducente para las finanzas públicas. Sobre esta materia reiteramos lo siguiente... b) Que tanto en derecho público como privado, la persona física o jurídica debe justificar en forma fehaciente que se han hecho todos los procedimientos pertinentes para recuperar el monto adeudado y sólo ante una verdadera imposibilidad de cobro, puede procederse a pasar la acreencia como incobrable. c) Que en ninguna circunstancia debe permitirse que por el simple dicho o la escasa importancia del monto, se declare incobrable, sin gestión alguna de parte de la Administración, una determinada suma. Aceptar este procedimiento sería como condonar la deuda, lo que no implica que la misma una vez demostrado que se gestionó su recuperación y que realmente hay imposibilidad material de resarcimiento, pueda declararse incobrable. d) Que siempre se deben hacer las gestiones administrativas de cobro y en los casos en que se cumplan los requisitos suficientes de respaldo - que teóricamente deberían ser la totalidad-, se proceda al trámite de cobro judicial en las diferentes vías en que éste se puede llevar a cabo. e) Que en los casos en que haya habido sentencia judicial firme, se debe tratar de recuperar lo allí resuelto y solo si existiere imposibilidad de cobro se aplique el término de prescripción y se excluya el monto debido de activos... ".

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

d) Sobre el fondo del asunto

Tal y como se indicó anteriormente, la deuda que mantenía el señor Ricardo Brenes Ramírez corresponde a una multa por un monto de ¢5.862.653,40, impuesta por el Consejo Técnico de Aviación Civil, el 18 de marzo de 2020.

Mediante las intimaciones de cobro correspondiente, el Grupo de Trabajo de Tesorería procuró que el señor Brenes Ramírez cancelara el monto adeudado; sin embargo, fue necesario acudir a la vía judicial mediante la presentación de un proceso monitorio el cual se tramitó en el Juzgado de Cobro de Heredia, bajo el expediente judicial número 20-3318-1764-CJ.

Siendo que no se había notificado la demanda al señor Brenes Ramírez y que el mismo falleció el 2 de febrero de 2021, mediante escrito del 23 de febrero de 2022, el albacea del demandado solicitó la declaración de la caducidad del proceso, la cual fue así declarada mediante resolución número 2022005475 de las catorce horas con veintitrés minutos del veinticinco de mayo de dos mil veintidós, dictada por el Juzgado de Cobro de Heredia.

Sobre la extinción de las obligaciones dinerarias por muerte del deudor, los artículos 34 y 633 del Código Civil establecen lo siguiente:

"Artículo 34: La entidad jurídica de la persona física termina con la muerte de ésta; y la de las personas jurídicas cuando dejan de existir conforme a la ley.

Artículo 633: Las obligaciones se extinguen: por el pago, por la compensación, por la novación, por la remisión, por la confusión, por el evento de un obstáculo que haga imposible su cumplimiento, por la anulación o recisión y por la prescripción".

Una vez fallecido el deudor, la posibilidad de recuperar una deuda dineraria, es por medio del proceso sucesorio, por lo que, por no existir bienes, hay una imposibilidad de recuperación, lo que conlleva a la determinación de incobrabilidad de la deuda.

En cuanto a este extremo, mediante dictamen número C-105-2019 del 8 de abril de 2019, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

"(...)

En los casos de contribuyentes fallecidos, por principio de Derecho Civil, muerto el deudor se extingue la deuda, pero nace a la vida jurídica el derecho del acreedor de presentar el correspondiente reclamo en el proceso sucesorio del causante si hubiere bienes que repartir. ***Si no hubiere bienes sucesorios para hacer efectivo el crédito tributario la administración municipal debe decretar mediante resolución su incobrabilidad****. En el caso de sujetos pasivos no localizables o sin bienes que respondan por el crédito tributario, también procedería la declaratoria de incobrabilidad. Finalmente, en relación con deudas de personas jurídicas disueltas, no debe perderse de vista que la entidad municipal puede comparecer en el proceso de liquidación de la sociedad a fin de que se le tenga como acreedor tributario.*

(...)".

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

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

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

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

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

ACTA No. 02-2024

Con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas, así como en la documentación que obra en el expediente administrativo del presente informe:

1. Declarar la incobrabilidad de la obligación dineraria del señor Ricardo Brenes Ramírez cédula de identidad número 4-100-050, por cuanto, a pesar de los esfuerzos de la Administración por recuperar los montos adeudados en vía administrativa y judicial, ha sido materialmente imposible un resultado favorable a cualquier gestión.

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

2. Instruir a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, para que proceda a cancelar de los registros contables de los estados financieros correspondiente al monto principal correspondiente a ¢5.862.653,40 (cinco millones ochocientos sesenta y dos mil seiscientos cincuenta y tres colones con cuarenta céntimos), más los intereses si los hubiere.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil