ACTA No. 80-2020

Acta de la sesión ordinaria No.80-2020, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 2 de noviembre del 2020, en la sala de sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Sofía Beatriz García Romero, Karla Barahona Muñoz y Gustavo Segura Sancho, directores de este Consejo Técnico; así como Juan Mena Murillo, asesor administrativo del CETAC; Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, asesor legal de la DGAC; Luis Fallas Acosta, asesor legal del CETAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno; Allan Monge Hernández, encargado del soporte técnico y, ante la ausencia de la secretaria de actas, señora Maribel Mathiew, se incorpora a la sesión en forma virtual la señora Cindy Coto, quien por hoy fungirá como secretaria de actas interina.

PRESIDE LA SESIÓN EL SEÑOR OLMAN ELIZONDO MORALES, EN SU CONDICIÓN DE PRESIDENTE DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL.

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 80-2020, la cual se adjunta como anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 80-2020.

INGRESA A LA SESIÓN, EN FORMA VIRTUAL, EL DIRECTOR GUSTAVO SEGURA.

II.- APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 77-2020, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 21 de octubre del 2020.

El señor William Rodríguez solicita la palabra e indica que el acta que se encuentra en análisis fue revisada por los señores Gonzalo Coto, Sofía García y él. Manifiesta que se le hicieron las observaciones, las cuales fueron debidamente incorporadas por la Secretaría y, por lo tanto, se encuentra apta para su aprobación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 77-2020, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 21 de octubre del 2020.

INGRESAN A LA SESIÓN, EN FORMA VIRTUAL, LOS SEÑORES FERNANDO SOTO CAMPOS Y RODOLFO GARBANZO, DEL ÓRGANO FISCALIZADOR.

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

ACTA No. 80-2020

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0589-2020, de fecha 30 de octubre del 2020, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para estudio y resolución de los señores directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la propuesta de solución temporal para el cobro de las áreas comunes que se le puede plantear a los operadores aeronáuticos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por motivo de la situación con la emergencia del COVID-19 y su afectación a las actividades aéreas y del turismo, lo que ha afectado muy especialmente a los operadores aéreos. Esta propuesta tiene la finalidad de colaborar con la recuperación de dichos operadores.

Los señores Fernando Soto y Rodolfo Garbanzo proceden a realizar exposición denominada "Como se facturan las áreas comunes", señalando que la propuesta que se somete al análisis es la que formuló el gestor y algunas líneas aéreas que se han visto afectadas por la facturación de las áreas comunes a partir del momento en que se abrieron las fronteras aéreas, el 1 de agosto pasado.

Se entiende por áreas comunes, todas aquellas áreas que son salas de abordaje, mostradores de aerolíneas, áreas de circulación, áreas de equipaje y soporte operacional y electromecánico, las cuales se utiliza de forma conjunta por todas las líneas aéreas.

La facturación de esas áreas comunes se define con base en los metros cuadrados que ocupan en el AIJS, que son 41.330,96 m^2. Esta área se divide en una forma proporcional entre todas las aerolíneas que se encuentran operando y a la cantidad de pasajeros transportados por cada una de ellas (el porcentaje que le corresponde a cada operador se determina en relación con la cantidad de pasajeros propios saliendo durante el mes a facturar). Una vez obtenido el porcentaje de metros cuadrados ocupados por cada operador, se multiplica por la tarifa vigente publicada en el Diario Oficial La Gaceta (apéndice tarifario aprobado por el CETAC).

A manera de referencia se presenta el siguiente desglose de áreas comunes del AIJS, en el cual, el total de las áreas comunes distribuidos en los diferentes espacios se multiplican por la tarifa aprobada actualmente, lo que da un monto mensual de $330.991,98 (trescientos treinta mil novecientos noventa y un dólares con noventa y ocho centavos). Esto es un costo fijo e independientemente de la cantidad de operaciones que haya en el aeropuerto ese costo no varía.

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

ACTA No. 80-2020

Cantidad de metros y tarifas que se aplican

	Mts2
Mostradores de aerolineas y Actividades Conexas	179,92
Salas de Abordaje	5 100,85
Circulación	23 144,40
Área de equipaje	1 876,81
Soporte operacional y electro/mecánico	11 028,98
	41 330,96

Gaceta No 119	Tarifa
Mostradores de aerolineas y Actividades Conexas	$21,94
Salas de Abordaje	$7,29
Circulación	$7,29
Área de equipaje	$5,72
Soporte operacional y electro/mecánico	$7,29

COSTO MENSUAL FACTURADO

AREA COMUN	m2	Tarifa	Total
Mostradores de aerolineas y Actividades Conexas	179,92	$21,94	$ 3 947,50
Salas de Abordaje	5 100,85	$7,29	$ 37 185,21
Circulación	23 144,40	$7,29	$ 168 722,68
Área de equipaje	1 876,81	$5,72	$ 10 735,35
Soporte operacional y electro/mecánico	11 028,98	$7,29	$ 80 401,25
TOTAL	41 330,96		$ 300 991,98

Un ejemplo de cómo se distribuyen esos trescientos mil dólares, en las líneas aéreas es el que se presenta a continuación, que corresponde al mes de agosto que fue cuando comenzó la reapertura de fronteras aéreas, cuando sólo empezaron a operar IBERIA y LUFTHANSA, sin embargo, había otras líneas aéreas que estaban realizando vuelos de repatriación y esas operaciones también entraron en la ecuación del cálculo. De esta manera, en agosto hubo diez líneas aéreas que realizaron vuelos y de conformidad con los pasajeros que ellos transportaron se obtiene la distribución del costo de los trescientos mil dólares, cobros que se detallan a continuación:

Distribución de costos

	Línea Aérea	Total Pax Out 2 al 31	%
1	Avianca	85	1,48%
2	American	329	5,71%
3	Iberia LAE S.A. Operadora	1 084	18,82%
4	Copa	246	4,27%
5	Spirit	589	10,23%
6	United	2 139	37,14%
7	Vuela	241	4,18%
8	Sansa	26	0,45%
9	ALOG-Fas Colombia	64	1,11%
10	Lufthansa	956	16,60%
	Total PAX	5 759	100,00%

Avianca	American	s LAE S.A. Operc	Copa	Spirit	United	Vuela	Sansa	ALOG-Fas Colombia	Lufthansa	TOTAL
2 36	10 28	33,87	7.69	18 40	66 83	7 53	0,81	2,00	29 87	179 94
75,29	291,45	960,12	217,88	521,69	1 894,55	213,46	23,03	56,68	846,75	5 100,87
341,83	1 322 19	4 358 40	988,63	2 367 09	8 596,25	968 54	104,49	257,20	3 841 99	23 144,39
27,70	107,22	353,27	80 17	191,95	697,08	78,54	8,47	20,86	311,55	1 876 81
162,78	630,05	2 075 95	471,11	1 127,99	4 096,37	461 54	49,79	122 57	1 830 82	11 028,98
										41 330,99

Avianca	American	s LAE S.A. Operc	Copa	Spirit	United	Vuela	Sansa	ALOG-Fas Colombia	Lufthansa	TOTAL
$58 38	$225,54	$743,11	$168,72	$403,70	$1 466 25	$165,21	$17 77	$43 88	$655,35	$ 3 948
$548,89	$2 124,31	$6 999,27	$1 588,42	$3 803,12	$13 811,27	$1 556,12	$187,69	$413,27	$6 172,81	$ 37 185
$2 490 23	$9 638,77	$31 758,16	$7 207,11	$17 255,09	$62 666 74	$7 060 86	$751,73	$1 874,98	$28 008 11	$ 168 723
$159,44	$613,30	$2 020,70	$458,57	$1 097,95	$3 987,30	$449 25	$48,45	$119,32	$1 782,07	$ 10 735
$1 186,67	$4 583,14	$15 133,68	$3 434,39	$8 223,05	$29 862,54	$3 364,53	$362,97	$893,54	$13 346,58	$ 80 401
4 442,00	$ 17 195,05	$ 56 654,92	$12 857,21	$ 30 783,00	$ 111 794,09	$ 12 595,88	$ 1 358,81	$ 3 344,99	$ 49 965,01	$ 300 992,45

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

ACTA No. 80-2020

A continuación, se exponen dos ejemplos para demostrar lo que pasó con esa facturación a partir de agosto y con la cantidad tan baja de líneas aéreas que operaban en ese momento. Se tiene el caso de AMERICAN que en enero y febrero el total de su facturación por ese concepto rondaba los $35.000, pero con una cantidad de vuelos de alrededor de 210 por mes, por lo que su costo por vuelo promediando ambos meses era de $170 por vuelo, y si se ve la cantidad de pasajeros transportados en enero fueron 33.000 y en febrero 26.600. Si esos datos se comparan con agosto cuando la factura fue de $17.000 con dos vuelos y 329 pasajeros transportados, lo que hizo que el costo por vuelo pasó a ser de $8.597, lo que es un incremento irracional. Si la comparación se realiza con base en los pasajeros transportados tenemos que en enero el costo fue de $1,10 por pasajero, en febrero fue de $1,25 por pasajero y en agosto incrementó a $52,26 por pasajero. El incremento es de más de un cuatro mil por ciento.

Igual sucede con UNITED que se puede observar en el ejemplo, con la gravedad que UNITED fue la que más pasajeros transportó y de ahí el incremento en la facturación.

En el ejemplo se ven también los datos de setiembre, cuando se incorporaron más aerolíneas a la operación del aeropuerto, por lo que ese costo fijo de trescientos mil dólares se distribuye entre más aerolíneas, y aunque sigue siendo alto si se compara con los meses de enero y febrero, bajó respecto a agosto.

Comportamiento facturación AC

AMERICAN	ENERO	FEBRERO	AGOSTO	SEPTIEMBRE
TOTAL FACTURA	$36 247,85	$35 952,78	$ 17 195,06	$ 76 326,52
# de Vuelos	218	204	2	22
Costo por Vuelo	$ 166,27	$ 176,24	$ 8 597,53	$ 3 469,39
# Pasajeros Abordado	33100	28685	329	2088
Costo por pasajero	$ 1,10	$ 1,25	$ 52,26	$ 36,55

UNITED	ENERO	FEBRERO	AGOSTO	SEPTIEMBRE
TOTAL FACTURA	$34 860,15	$32 279,21	$111 794,09	$ 109 298,85
# de Vuelos	218	194	15	38
Costo por Vuelo	$ 159,91	$ 166,39	$ 7 452,94	$ 2 876,29
# Pasajeros Abordado	31930	25815	2139	2990
Costo por pasajero	$ 1,09	$ 1,25	$ 52,26	$ 36,55

La esperanza es que conforme pase el tiempo se vayan sumando más aerolíneas y ese costo se vaya distribuyendo mejor.

Se debe recordar que de marzo a julio ese cobro no se estaba realizando, en virtud de que se le exoneró al 100% de los operadores, en virtud de que no había actividad aeroportuaria, pero al reabrir las operaciones se da el impacto antes señalado.

Para tratar de buscarle una solución, según lo han solicitado algunas líneas aéreas, el Gestor presenta una propuesta que consiste en suspender la facturación de las áreas comunes por un año, desde agosto del 2020 hasta julio del 2021, lo que significa dejar de facturar un monto de $3.611.909,36 (tres millones seiscientos once mil novecientos nueve dólares con treinta y seis centavos), de los cuales al CETAC le correspondería casi el 35% de ese monto, lo que significaría $1.270.000 (un millón doscientos setenta mil dólares)

aproximadamente. Para recuperar esos recursos el Gestor propone que por un plazo de tres años se incremente la tarifa alternativa de parqueos (TAP) en $1,35 por pasajero, lo que permitiría recuperar el mismo valor presente neto dejado de percibir. Si la propuesta es aceptada la tarifa por TAP quedaría en $7,04 por pasajero y hoy está en $5,69 por pasajero.

Con esa propuesta en agosto del año 2021 se reactivaría la tarifa por áreas comunes y en forma paralela se continúa cobrando el $1,35 por pasajero hasta completar el plazo de tres años acordado.

El OFGI, tratando de buscar un mayor balance en la propuesta del Gestor y con el propósito de que la DGAC no se vea tan afectada, porque el 80% de los ingresos de la DGAC provienen de lo que le genera el AIJS y las facilidades que se otorguen en los cobros también tienen una afectación, el OFGI propone como una alternativa que en lugar de recuperar esos ingresos en tres años, se recuperen en dos años, lo que significa que la tarifa de TAP habría que incrementarla en $2,62 quedando en $8,31.

Otra alternativa que se valoró fue suspender la tarifa de áreas comunes durante 8 meses, por lo que se dejarían de facturar $2.407.939,57 (dos millones cuatrocientos siete mil novecientos treinta y nueve dólares con cincuenta y siete centavos) que es el monto que se tendría que recuperar a través de un incremento en la tarifa del TAP de $1,74, pasando la tarifa a $7,44.

Finalmente se analizó la opción de que la suspensión del cobro sea por 6 meses, con lo que el monto a recuperar sería de $1.805.954,68 (un millón ochocientos cinco mil novecientos cincuenta y cuatro dólares con sesenta y ocho centavos) y se debería subir la tarifa del TAP en un $1,31, quedando en $7 por pasajero.

Con este análisis de alternativas lo que se busca es la mejor opción que presente menos perjuicio para la DGAC y tampoco cause tanta afectación a las aerolíneas, aunque es difícil hacer proyecciones con los datos que se tienen en la actualidad, por lo que la recomendación del OFGI es la opción de que la suspensión del cobro sea por un plazo de 8 meses y la recuperación en el término de dos años.

RESUMEN DE ALTERNATIVAS

Plazo de suspensión de Facturación de áreas comunes	Plazo de recuperación del valor presente de los ingresos no facturados, por TAP	Monto no facturado	35.2% del CETAC	Incremento en tarifa TAP	Tarifa definitiva TAP
1 año	3 años	$3 611 909,36	$1 271 392,09	$ 1,36	$ 7,04
1 año	2 años	$3 611 909,36	$1 271 392,09	$ 2,62	$ 8,31
6 meses	2 años	$1 805 954,68	$635 696,05	$ 1,31	$ 7,00
8 mes	2 años	$2 407 939,57	$847 594,73	$ 1,75	$ 7,44

A lo expuesto se han sumado algunas otras solicitudes sobre arreglos de pago, como es el caso de Aerovías de México y el caso del IMAS, que se incluyó dentro del mismo documento, porque todas corresponden a medidas de mitigación que se están presentando ante el CETAC para su aprobación.

Sobre esas solicitudes de arreglos de pago, se le trasladaron a AERIS para que se pronunciaran porque en esos casos también hay recursos que le corresponden al Gestor como parte del porcentaje de distribución, y el Gestor presenta una propuesta para dar un plazo de 6 meses, ósea 6 cuotas mensuales desde que se formalice el acuerdo con la DGAC, sin que se cobren intereses salvo que incumplan con el arreglo de pago.

Esa solicitud la plantearía el operador ante la DGAC, que es la autoridad ante quien se debe gestionar el arreglo de pago. En la revisión que se hizo, contemplando el aspecto jurídico, el OFGI plantea una recomendación muy similar a la de AERIS pero ajustado a los criterios de la PGR, contemplando que los arreglos de pago sea para los operadores aeronáuticos del aeropuerto, que el plazo sea por 6 meses, que se aplique el interés legal y que debe haber una letra de cambio que garantice cada uno de esos pagos. La solicitud la realizará el operador ante la Unidad de Recursos Financieros de la DGAC, con una copia al OFGI y al Gestor, con los documentos legales pertinentes.

Fernando Soto expone también los fundamentos legales que facultan los arreglos de pago por parte de la DGAC y señala que en el documento presentado por el área legal del OFGI también se señala que la propuesta del OFGI presentada ante el CETAC son jurídicamente viables.

Se hace un recuento de las medidas que ha adoptado la Administración para apoyar a los operadores del AIJS

MEDIDAS APROBADAS	
Exoneración de la renta por metro cuadrado	Del 19 de marzo hasta el levantamiento de fronteras (31 de julio).
Se otorgaron descuentos de hasta un 75% para las operaciones de aterrizaje, aproximación, iluminación, infraestructura y un 100% para las operaciones aeronáuticas locales.	Del 19 de marzo hasta el levantamiento de fronteras (31 de julio).
En la tarifa de estacionamiento se dio una exoneración del 100% a partir del cierre de fronteras	Del 19 de marzo hasta el levantamiento de fronteras (31 de julio).
Se autorizó al Gestor a renegociar las condiciones económicas de los subcontratos comerciales. respetando los mínimos del Contrato de Gestión Interesada, así como el apéndice tarifario vigente	Del 01 de agosto al 31 de diciembre,
Se modificó temporalmente el plazo de pago de las facturas por los servicios brindados en el AIJS, de 8 días a 30 días.	Hasta diicembre 2020

En resumen, la recomendación del OFGI es suspender la facturación de las áreas comunes a los operadores aéreos por 8 meses a partir del 01 de agosto del 2020 hasta el 31 de marzo del 2021.

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

ACTA No. 80-2020

Para sustituir los ingresos que se dejarán de percibir por lo indicado en el párrafo anterior, se debe incrementar la tarifa alternativa de parqueo (TAP) en $1,75 para que se fije dicha tarifa en $7,44 por persona hasta por un plazo de dos años. Resalta el señor Soto que se dice hasta por un plazo de dos años, porque si se lograra dentro de la situación actual que la demanda creciera mucho más, podría darse que esa recuperación de los montos dejados de percibir sea en un plazo menor. Por eso es que la tercera recomendación es que a efectos de llevar el respectivo control sobre los ingresos generados por este incremento de $1,75 en la tarifa TAP y a efectos de mantener el valor presente esperado de $2.407.939,57 de la suma diferida, se instruya al Gestor y al OFGI para que lleven un control conjunto de las sumas, de tal forma que se autorice al Gestor a cobrar dichas sumas hasta cuando se alcancen los 24 meses o el valor presente de $2.407.939,57, lo que suceda primero a una tasa de 8.33%.

De aprobarse esta opción, se debe proceder con la publicación en La Gaceta del aviso de audiencia a los interesados, para que se refieran sobre la modificación propuesta para suspender por 8 meses el cobro de áreas comunes y el aumento de la tarifa TAP a $7,44 por persona por un período de hasta dos años.

También se debería establecer un transitorio para que la medida tenga efecto después de 3 meses de aprobada, para que las aerolíneas realicen los ajustes correspondientes en los sistemas de reservaciones, esto porque esa tarifa se carga en los boletos aéreos y las aerolíneas solicitan ese plazo para poder hacer las modificaciones correspondientes.

Se debe autorizar la posibilidad de aplicar arreglos de pago, a petición de las partes, de hasta seis mensualidades, tomando en cuenta los criterios de la PGR que establece la obligación del pago de intereses durante el plazo de gracia y una garantía ante el eventual incumplimiento.

Comunicar al IMAS y a Aerovías de México la posibilidad de que presenten la solicitud de ese arreglo de pago.

De seguido se abre el espacio para preguntas de los señores directores.

Don Gonzalo Coto formula las siguientes preguntas:

1. ¿Qué opina la Administración de esta propuesta, porque ello tiene un impacto en las finanzas de la DGAC?
2. En vista de que es AERIS quien plantea esta propuesta, ¿qué implicaciones tendría para el CETAC, porque no quisiera que luego se tenga que cubrir un ajuste, aunque sean temporales los beneficios que se otorgan, porque en ocasiones se ha señalado que luego tenemos que cubrir parte de los beneficios otorgados?
3. ¿Quisiera saber si el OFGI valoró hacer cobros no proporcionales, sino equivalente a la tarifa que estaba pagándose en enero, que era aproximadamente de un dólar, lo que permitiría tener un balance porque a nosotros nos generaría un ingreso y le daríamos un beneficio a la línea aérea?

Don Fernando indica que en relación con la preocupación de que el Gestor eventualmente vaya a tener algún derecho de reclamar un monto dejado de percibir, en este caso en particular no se da, porque se está proponiendo la exoneración temporal de la facturación, pero ese monto se recuperará incrementando el TAP, así que le van a llegar tanto a la DGAC como al Gestor. Se está tratando de quitar un poco la carga al operador y pasarla al pasajero.

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

ACTA No. 80-2020

La afectación a la DGAC se dará durante el período que dure en publicarse la modificación a la TAP porque luego empieza a generarse un ingreso y luego, una vez que pasen los 8 meses, en forma paralela se reactiva el cobro de la facturación de las áreas comunes.

El señor Álvaro Vargas manifiesta que a él le gustaría poder trasladar el documento a la Unidad de Recursos Financieros e indica que el tema es complejo porque efectivamente la afectación al operador es muy grave. Pero se compromete a traer una posición para el miércoles entrante.

El señor William Rodríguez solicita que le aclaren algunos puntos, porque la propuesta señala que se suspenda el cobro desde agosto del presente año y ya hay facturación que se debe haber emitido. Además, se establece un transitorio de tres meses que se requiere para la incorporación del costo nuevo del TAP en el boleto.

Fernando Soto señala que el CETAC, desde el mes de agosto, acordó suspender la facturación por concepto de áreas comunes a la espera de este análisis, por lo que no se ha generado la facturación.

El señor Luis Fallas aclara sobre la viabilidad jurídica de que se dicte una norma con carácter retroactivo porque se da en beneficio de un sujeto y en este supuesto se está ante una desproporción de una tarifa, y en todo el mundo hay esquemas de cálculo que se están cayendo por el tema de la emergencia, por lo que eso sería una justificación.

En lo que se trata del ajuste del TAP Fernando Soto aclara que eso depende mucho del tiempo que tarde la publicación del decreto ajustando esa tarifa para poder proceder con la recuperación, porque el plazo de los dos años comienza a regir desde la publicación de la tarifa y las últimas experiencias para la publicación de los decretos ha demostrado que el proceso ha sido un poco lento.

Don Gonzalo propone postergar la votación hasta que se tenga el criterio de la Administración sobre la afectación.

Don William dice que él no tiene problema en aceptar la propuesta de Gonzalo Coto siempre y cuando la posición de la Administración esté para el miércoles (la próxima sesión), porque no se debería retardar más el conocimiento del tema.

Una vez analizados todos los extremos de la situación, **SE ACUERDA:** Dejar el asunto para estudio y solicitar a la Dirección General que traiga el informe sobre la afectación financiera de la DGAC para la próxima sesión. ACUERDO FIRME.

SE RETIRAN DE LA SESIÓN, LOS SEÑORES FERNANDO SOTO CAMPOS Y RODOLFO GARBANZO DEL ÓRGANO FISCALIZADOR.

IV.- CONCESIÓN AIDOQ

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-DA-OF-367-2020, de fecha 28 de octubre del 2020, suscrito por la señora Sylvia Jiménez, jefa del Departamento de Aeropuertos, en el que remite para estudio y resolución de los señores

directores del Consejo Técnico, el informe final de gestión Gerencia de Concesión Terminal de Pasajeros Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

El señor presidente realiza un resumen del oficio presentado por la señora Sylvia Jiménez Cascante como informe final de su ejercicio como Gerente a.i del Contrato de Concesión.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el informe y trasladar para lo que corresponda, según sus competencias, a la Unidad de Control, al señor Luis Fallas Acosta, gerente a.i y solicitar a éste que al momento de que se nombre al nuevo gerente se le entregue una copia del presente informe.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A- ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1815-2020, de fecha 27 de octubre del 2020, presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-AJ-OF-1407-2020, de fecha 27 de octubre del 2020, suscrito por el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica, en el que remite el informe para la corrección del decreto ejecutivo número T-2147, denominado "MEDIDAS DE MITIGACIÓN A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA, POR EL IMPACTO NEGATIVO DEBIDO A LA EMERGENCIA DE SALUD PÚBLICA OCASIONADA POR LA EXPANSIÓN MUNDIAL DEL LLAMADO COVID-19".

El Lic. Mauricio Rodríguez realiza la explicación de cada una de las modificaciones solicitadas por Leyes y Decretos, que son las siguientes:

1. Se debe indicar en el reglamento la anuencia del Ministerio de Hacienda para la exoneración.

Sobre este punto se hizo la consulta al Ministerio de Hacienda y mediante el oficio No. DVMI-0409-2020, de fecha 12 de octubre del 2020, la señora Viceministra de Ingresos manifestó que la emisión del presente decreto era resorte exclusivo del MOPT y el Ministerio de Hacienda no tiene injerencia en ese documento. Presentan análisis de la Dirección General de Hacienda y la Dirección General de Tributación, y ambas dependencias coinciden que en este caso no se está regulando ninguna materia de exoneración de impuestos, por lo que es resorte exclusivo del MOPT.

Con esa indicación incluida en los considerandos se cumple la observación de Leyes y Decretos al respecto. En ese considerando sólo resta incorporar los datos del acuerdo de aprobación del decreto.

2. En el artículo 1 se indica la palabra "exonerar" y este refiere a una figura que es reserva de ley, por lo que no se podría desarrollar mediante decreto ejecutivo.

Ese tema se le trasladó al OFGI y al señor Luis Fallas sustituyó la palabra "exonerar" por la frase "no aplicar rentas", con lo que se pretende subsanar esa observación respecto al uso del término "exonerar", por cuanto efectivamente no se está frente a un tema de exoneración de impuestos.

En ese sentido, se hicieron todas las modificaciones donde se refería el término "exoneración" para sustituirlo por conceptos que no aludieran esa figura jurídica.

3. Se señala que había ambigüedades en las fechas, por lo que recomendaban su homologación en todas las referencias.

Se hicieron los ajustes y en todos los señalamientos se modificaron para que se tuviera como referencia la fecha del 18 de marzo del 2020.

4. Se aclare el significado de AIJS.

Se le detalla que se trata del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

5. Se incluya un artículo con el rige del decreto y con la fecha de "dado".

Se agregó el artículo 6 que establece que el decreto rige a partir de su publicación y lo que atañe al "dado" lo debe colocar el ministro luego de que se le haya asignado un número y sea debidamente firmado.

Interviene el asesor Luis Fallas y manifiesta que el decreto no puede regir después de su publicación, por cuanto todas las medidas que se disponen tienen efectos retroactivos.

El Lic. Mauricio Rodríguez le manifiesta que por esa razón no se había incorporado en el proyecto inicial, sin embargo, ante la prevención de Leyes y Decretos, se realizaron consultas verbales e indicaron que esa era la forma de consignarlo.

El asesor Luis Fallas manifiesta que la intención del decreto es que surta efectos jurídicos según sus disposiciones y si se mantiene según la propuesta que se está exponiendo al CETAC se realizaría una publicación de la norma desatienda, por lo que salvo que sea un tema técnico en el que se hayan puesto y que él desconozca, el rige de las normas es a partir de su publicación o a partir del momento en que se indique en el documento y como las medidas se están tomando a partir del 18 de marzo y el rige.

El Lic. Mauricio Rodríguez manifiesta que son temas diferentes, porque los efectos del acto contenido en el decreto y la fecha de rige de la norma.

La Lic. Cindy Coto propone que se consulte por correo electrónico a Leyes y Decretos con una propuesta que indique que el rige del decreto es a partir del momento en el cual se estableció en el texto del decreto.

El asesor Luis Fallas indica que considera viable hacer la consulta y desarrollar una cláusula de rige a partir de cuando disponen las normas.

El señor presidente manifiesta que este punto se va a dejar para estudio esperando la respuesta.

El director Gonzalo Coto manifiesta que como se trata de un tema de forma y como existen atrasos externos que no han permitido la publicación, podría aprobarse la recomendación en el entendido de que la Lic. Cindy Coto y el Lic. Mauricio Rodríguez van a coordinar la redacción precisa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con criterio técnico y recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0625-2020, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0536-2020, de la Asesoría Jurídica; aprobar la corrección de decreto ejecutivo número T-2147, denominado "MEDIDAS DE

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
CETAC
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO

ACTA No. 80-2020

MITIGACIÓN A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA, POR EL IMPACTO NEGATIVO DEBIDO A LA EMERGENCIA DE SALUD PÚBLICA OCASIONADA POR LA EXPANSIÓN MUNDIAL DEL LLAMADO COVID-19". ACUERDO FIRME.

B. – PROVEEDURÍA INSTITUCIONAL

INGRESAN A LA SESIÓN EN FORMA VIRTUAL LOS SEÑORES OLMAN DURÁN DE LA PROVEEDURÍA Y JORGE OSES, DE LA UNIDAD DE TECNOLOGÍA DE INFORMACIÓN.

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1723-2020, de fecha 28 de octubre del 2020, presenta para conocimiento y resolución de los señores del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio DGAC-DFA-PROV-OF-0208-2020 de fecha 28 de octubre del 2020, suscrito por el señor Heiner Rojas Zamora, jefe de Proceso de Contrataciones, Proveeduría Institucional, en el que remite el informe para el Análisis Integral de la Licitación Pública 2019LN-000003-0006600001 denominada "Servicio Administrado de Seguridad Electrónica para Oficinas Centrales de la DGAC y Perímetro-Calles de rodaje Aeropuerto Tobías Bolaños-Pavas".

El señor Olman Durán, jefe de la Unidad de Proveeduría Institucional, detalla varios aspectos del proceso de contratación, describiendo cada una de las ofertas recibidas, señala que del análisis legal de las ofertas se determina que cuatro cumplieron con los requisitos establecidos en el cartel de licitación, pero una por insuficiencia de la garantía no cumplía. Sin embargo, del análisis técnico se determina que no cumplió ninguna de las ofertas. lo cual lo detallará el representante de TI.

El señor Jorge Oses, de la Unidad de Tecnologia de Informacion informa que se presentaron incumplimientos de las empresas por requisitos de admisibilidad, pero las empresas no cumplieron en varios de los requisitos. Ninguna de las empresas cumple y así se detalla en el estudio.

El señor Olman Elizondo le solicita que detalle algunos ejemplos de los incumplimientos. El señor Jorge Oses le indica que en el documento que se les envió se especifican los incumplimientos de cada empresa, pero subraya que hay dos requisitos que eran muy importantes, a saber, la experiencia en el país en la venta de cámaras térmicas, para lo que debían presentar facturas o licitaciones en que habían participado, y parece que ninguna de las empresas oferentes ha colocado cámaras térmicas en el país. También se pedía una certificación del Director de Proyecto, y eso tampoco se cumplió, porque se requería una maestría en administración de proyectos.

Don Gonzalo Coto consulta que, si ese tipo de cámaras ya están instaladas en el país, ¿y por qué razón se pide una condición que pueden mostrar sondeos de mercado? El señor Jorge Oses contesta que el problema fue con la solicitud del requisito, ya que la certificación que se pidió exigía que hubieran tenido más de 5 años y las empresas no las tenían con tanto tiempo. También se solicitó la cámara térmica y aparentemente en el país no era tan utilizado.

El señor Coto solicita revisar los requisitos que se ponen en las contrataciones, porque no se pueden estar realizando procedimientos tan costosos para la Administración de manera infructuosa.

Don Gonzalo también le consulta al señor Olman Durán que el inicio de la contratación se dio el 21 de octubre del 2019 y se recibieron ofertas el 17 de enero, por lo que de conformidad con la Ley de Contratación

ACTA No. 80-2020

Administrativa los plazos para adjudicar están vencidos, por lo que desea saber si hay algún acto de prórroga para adjudicar.

El señor Olman Durán le detalla que él tiene razón que la contratación inició en octubre, la apertura se dio en enero y el plazo de adjudicación no puede exceder del doble del plazo establecido para recibir ofertas, si se recibió por parte de la Asesoría Legal el análisis jurídico el 11 de febrero; sin embargo, la última versión del análisis técnico se recibió en la Proveeduría Institucional hasta el 07 de octubre, esa fue la razón por la cual hasta ahora se remite el asunto al CETAC.

El señor Gonzalo Coto solicita a la Administración tome en cuenta el transcurso de los plazos porque no puede ser posible que no se observen los plazos establecidos en la normativa existente. De igual manera indica que la DGAC los procesos de contratación se realizan en el SICOP y todo debe ser publicado en esa plataforma y esto no se está cumpliendo, las evaluaciones y los criterios técnicos no están publicados en el SICOP, y quiere señalarlo por esta palataforma lo que busca es transparencia por lo que todos los documentos deben subirse al sistema y eso no se está cumpliendo y cree que eso es un tema clave en el que se falla.

El señor Olman Durán manifiesta que según se había acordado en una ocasión anterior se le realizará la consulta al Ministerio de Hacienda para determinar si es legalmente procedente subir esos documentos preparatorios. Aclara que un requisito para esa consulta es contar con el criterio legal institucional, el cual se les remitió la semana pasada por lo que se estará procediendo próximamente a la formulación de la consulta ante el Ministerio de Hacienda. Le adelanta que el criterio de la Asesoría Legal es que no es procedente subir esos documentos preparatorios.

El señor William Rodríguez manifiesta que el tema de la seguridad electrónica es un tema que se va a ir presentando más a nivel del país y debemos ser realistas con lo que se pide. Le preocupa que se esté pidiendo más de lo que hay en el país. Por ejemplo, entendió que se pedía una Maestría para el Director de Proyecto, por lo que sugiere que en el futuro se analicen mejor los requisitos que se piden porque el servicio que se pretende contratar es importante.

El señor Gonzalo Coto pide conocer el criterio del Lic. Mauricio Rodríguez sobre la posición de la Asesoría Legal de no subir los criterios a SICOP conforme a su generación, siendo que su preocupación es la transparencia, porque si el expediente fuera físico, salvo algunas excepciones, el expediente es de acceso inmediato y debe entregarse a cualquier que se presente y lo solicite, esto según señalamientos de la CGR. Por lo que él no encuentra justificación para retener información en el expediente electrónico.

Mauricio Rodríguez indica que su criterio es que todos los documentos que se generen en el proceso de licitación deben subirse, pero no señala a partir de cuándo, por lo que los documentos técnicos o preparatorios se considera que no deben subirse hasta que el CETAC haya conocido los documentos y el acto final para el cual se prepararon los documentos haya sido emitido por el Consejo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1502-2019, de la Dirección General, DGAC-DFA-PROV-OF-0164-2020, de la Proveeduría Institucional y de la Comisión de Recomendación de Adjudicación de Licitaciones, integrada para ese acto por los señores Heiner Rojas Zamora -jefe Proceso de Contrataciones de la Proveeduría Institucional-, Mauricio Rodríguez Fallas -jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica- y Malou Guzmán Quedada -jefe de la Unidad de Tecnologías de Información-, declarar infructuosa la presente licitación, ya que ninguna

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

ACTA No. 80-2020

de las ofertas presentadas cumplió técnicamente. Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente. ACUERDO FIRME.

SE RETIRAN DE LA SESIÓN LOS SEÑORES OLMAN DURÁN DE LA PROVEEDURÍA Y JORGE OSES, DE LA UNIDAD DE TECNOLOGÍA DE INFORMACIÓN.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO SÉTIMO

El señor Olmán Elizondo informa que ya se elaboró, con el apoyo del señor Claudio Donato, un análisis de los alegatos de AERIS y se encuentra en preparación la resolución que se estaría pasando el día de mañana o a más tardar el próximo lunes.

VII.- ASUNTOS VARIOS

ARTÍCULO OCTAVO

1- El director general informa que se encuentran en la institución los auditores de la FAA, realizando la auditoría IASA, proceso que terminará el viernes.

El señor presidente le solicita al director general que resuma la participación de las reuniones en que participó la semana pasada con la OACI. Don Álvaro Vargas dice que desde el miércoles hubo reuniones con los Ministros de Salud, Transportes y Turismo, en las que se comparten temas respecto al manejo de la pandemia.

2- El señor Luis Fallas comenta que se pasó el protocolo propuesto para las reuniones virtuales y solicita que le indiquen como proceder. El señor William Rodríguez recomienda que cada uno lo revise y den sus aportes en una próxima sesión. Por su parte el señor Gonzalo Coto señala que un punto de precisión que le realizaría es que quien ejerza la presidencia es quien está facultado para autorizar los ingresos de las personas invitadas a la sala virtual, y designar a otra persona para que sea la que una vez autorizado por la presidencia sólo esa persona quien de el pase de ingreso.

El señor Luis Fallas subraya que hoy iniciaron parcialmente con esa implementación de orden para ingresar a la sala virtual a los invitados.

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

ACTA No. 80-2020

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUVE HORAS Y VEINTIUN MINUTOS.

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

KARLA BARAHONA MUÑOZ

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
tetac
Aviacion Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 80-2020

Anexo N°1

AGENDA

JUNTA DIRECTIVA

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

SESIÓN ORDINARIA No. 80-2020

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- Aprobación del acta de la sesión No: 77-2020

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Propuesta de solución temporal para el cobro de las áreas comunes que se le puede plantear a los operadores aeronáuticos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por motivo a la situación con la emergencia del COVID-19 y su afectación a las actividades producto del cierre de fronteras, con la finalidad de colaborarles con la recuperación de dichos operadores; esto inicia además producto de la solicitud por parte de la empresa American Airlines en primera instancia.

IV.- CONCESIÓN AIDOQ

1.- Informe final de gestión Gerencia de Concesión Terminal de Pasajeros Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A- ASESORÍA JURÍDICA

A1- Corrección de decreto ejecutivo número T-2147, denominado "MEDIDAS DE MITIGACIÓN A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA, POR EL IMPACTO NEGATIVO DEBIDO A LA EMERGENCIA DE SALUD PÚBLICA OCASIONADA POR LA EXPANSIÓN MUNDIAL DEL LLAMADO COVID-19, POR SU ACRÓNIMO DEL INGLÉS CORONAVIRUS DISEASE 2019".

B. – PROVEEDURÍA INSTITUCIONAL

B1.- Análisis Integral de la Licitación Pública 2019LN-000003-0006600001 denominada "Servicio Administrado de Seguridad Electrónica para Oficinas Centrales de la DGAC y Perímetro-Calles de rodaje Aeropuerto Tobías Bolaños-Pavas"

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES