



Acta número cuarenta y ocho correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con diez minutos del quince de agosto del dos mil veintitrés, 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, Danielle Jenkins Bolaños, Marcos Castillo Masis y José María Vargas Callejas, directores de este Consejo; así como los señores Fernando Naranjo Elizondo, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la asesoría jurídica de la DGAC y la señorita Sofía Hidalgo Mora, secretaria de actas.

Se justifica la ausencia del señor Napoleón Murillo García, por motivos de fuerza mayor.

El señor Luis Amador indica que, por problemas técnicos, la sesión únicamente está siendo grabada en formato de audio.

#### **I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA**

##### **ARTÍCULO PRIMERO**

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 48-2023, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 48-2023.

#### **II.- APROBACIÓN DE ACTAS**

##### **ARTÍCULO SEGUNDO**

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 47-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 08 de agosto del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 47-2023, del 08 de agosto del 2023.

#### **III.- ÓRGANO FISCALIZADOR**

##### **ARTÍCULO TERCERO**

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0519-2023, del 10 de agosto del 2023 y suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico; el informe relacionado con el puesto de director Financiero al señor Ricardo Hernández Larios; quien, actualmente, funge como director ejecutivo de Aeris Holding Costa Rica.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0519-2023, del Órgano Fiscalizador:

1. Aprobar en el puesto clave de director financiero de Aeris Holding Costa Rica al señor Ricardo Hernández Larios.

2. Advertir al Gestor que en caso de detectarse una desatención de ese puesto clave debido a que estará también desempeñando el puesto de director ejecutivo, deberá proceder el Gestor, de inmediato, a presentar un candidato, conforme al procedimiento establecido y en estricto ajuste a la normativa aplicable. **ACUERDO FIRME**

**IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL**

**ARTÍCULO CUARTO**

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1492-2023 del 18 de julio del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el resumen ejecutivo del plan de desarrollo aeroportuario internacional y regional para Costa Rica.

El señor Fernando Naranjo, director general, procede a realizar la exposición del resumen ejecutivo del plan de desarrollo aeroportuario internacional y regional para Costa Rica, el cual forma parte de los antecedentes de esta acta.

**Al ser las 17:55 se decreta un receso por parte de la presidencia del Consejo Técnico.**

**Al ser las 18:00 se reanuda la sesión ordinaria 48-2023.**

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Dar por recibido el resumen ejecutivo del plan de desarrollo aeroportuario internacional y regional para Costa Rica.
- Instruir a la secretaría de actas para que candelarice una sesión extraordinaria exclusiva para tomar los acuerdos que correspondan, con el fin de implementar, ajustar y dar seguimiento al plan de desarrollo aeroportuario internacional y regional para Costa Rica. **ACUERDO FIRME**

**ARTÍCULO QUINTO**

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1624-2023, del 08 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, oficio CT-006/2023, suscrito por la secretaria del Comité Técnico de COCESNA; en el que extienden invitación a la Centésima Cuadragésima Octava (148°) Reunión del Comité Técnico, la cual se realizará de manera presencial en la ciudad de Guatemala, Guatemala el 01 de setiembre del 2023 en un horario de 9:00 am en adelante, por tanto, solicita la autorización para que el señor Fernando Naranjo participe como Director General y Presidente del Comité Técnico de COCESNA en representación del Estado de Costa Rica, para este evento internacional de representación de autoridades de aviación civil.



Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Autorizar la participación del señor Fernando Naranjo Elizondo director general, en la Centésima Cuadragésima Octava (148<sup>o</sup>) Reunión del Comité Técnico, la cual se realizará de manera presencial en la ciudad de Guatemala, Guatemala el 01 de setiembre del 2023 en un horario de 9:00 am en adelante; saliendo 31 de agosto y regresando 02 de setiembre del 2023; asimismo se otorga el permiso con goce de salario, además se instruye al Proceso de Servicios Generales para que se informe al INS que dicho funcionario designado, en esas fechas; se encuentra fuera del país en funciones propias de su cargo. Los costos de viaje y viáticos serán cubiertos por COCESNA. **ACUERDO FIRME**

**A. – PROCESO DE MANTENIMIENTO AEROPORTUARIO**

**ARTÍCULO SEXTO**

Se conoce oficio DGAC-DA-IA-MANT-OF-285-2023 del 09 de agosto, suscrito por el señor Mauricio Vásquez Rodríguez, del Subproceso Electromecánico Proceso de Mantenimiento Aeroportuario; en el que solicita el retiro en la participación del Órgano Director para dar el debido proceso a la resolución de contrato 0432022000100096-00, de licitación abreviada número 2022LA-000003-0006600001, denominada “Construcción de Acueducto de Agua Potable para Suministro al Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós”, de conformidad con el artículo 12 de la sesión ordinaria 45-2023, celebrada el día 27 de julio del 2023.

La señora Danielle Jenkins indica que en sesiones pasadas se había nombrado un órgano director para este caso, compuesto por funcionarios de la DGAC, en este caso el señor Mauricio Vásquez lo que indica es que tiene una gran carga de trabajo, además, menciona en la nota que le preocupa la objetividad e imparcialidad, ya que él dio su opinión en las inspecciones, por lo que solicita no ser parte del órgano director. Por lo tanto, la señora Jenkins indica que al estar el señor Vásquez manifestando esto, lo mejor es que la administración proponga otro nombre.

El señor Mauricio Rodríguez indica que en su momento se valoró la posibilidad o necesidad de que fuera un órgano interdisciplinario y que hubiera dos funcionarios por parte de la Unidad de Infraestructura, se le consultó a la señora Sylvia Jiménez como jefatura de la Unidad quienes podrían integrar este órgano director y fue ella quien recomendó al señor Vásquez. Además, señala que en cuanto a carga de trabajo no es una justificación válida, pero tampoco en cuanto a imparcialidad, recuerda que es una cuestión de rescisión contractual y la decisión ya está tomada, es en cuanto a la cuantificación y determinación de los daños, tampoco aportó ningún criterio técnico que justificara porque se dio esta situación, se le consultó a la señora Sylvia Jiménez que opinaba en relación con esta nota, sin embargo, no se obtuvo respuesta.

De igual manera, el señor Mauricio Rodríguez recalca que la carga de trabajo no es un argumento válido, la Sala Constitucional ya ha dicho que la administración no se puede justificar con cargas de trabajo, porque la administración se volvería totalmente inoperante. Y segundo, en cuanto a la imparcialidad, no aportó ninguna prueba, pero, además, no se va a tomar ninguna decisión en cuanto a la resolución contractual, sino en cuanto al tema de daños y perjuicios.

El señor Luis Amador indica que se estaría permitiendo la salida del señor Mauricio Vázquez Rodríguez y se le solicitaría al director general que, en coordinación con el Departamento de Aeropuertos, prepare propuestas de potenciales nombres para el reemplazo y que los traiga para la próxima sesión de ser posible y si no la siguiente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- Autorizar la salida del señor Mauricio Vázquez Rodríguez, como miembro del órgano director para dar el debido proceso a la resolución de contrato 0432022000100096-00, de licitación abreviada número 2022LA-000003-0006600001, denominada “Construcción de Acueducto de Agua Potable para Suministro al Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós”.
- Instruir al director general para que, en coordinación con el Departamento de Aeropuertos, prepare propuestas de potenciales nombres para el reemplazo del señor Vázquez, y que los presente para la próxima sesión. **ACUERDO FIRME**

### B. – UNIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS

#### ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1648-2023, del 11 de agosto 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-DFA-RH-OF-1130-2023, del 09 de agosto del 2023, suscrito por la señora Sandra López Madrigal, jefe a.i de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el oficio DGAC-DFA-RH-RL-OF-018-2023, de 09 de agosto de 2023, suscrito por la funcionaria Tatiana González Rodríguez del Proceso de Relaciones Laborales, mediante el cual remite el informe de investigación preliminar en contra de la señora Carmen Channer Herron, cédula de identidad número 0700780472, funcionaria de la Unidad de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil.

La señora Danielle Jenkins indica que este caso es igual al de la sesión anterior, la máxima era dos días sin goce de salario, esto es igual, una falta de una ausencia injustificada, por lo tanto, sería aplicar en este caso la mínima de un día, no viene recomendado como siempre en estos informes de relaciones laborales.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1648-2023, de la Dirección General, DGAC-DFA-RH-OF-1130-2023 y DGAC-DFA-RH-RL-OF-018-2023 de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos; 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 0109-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.0109-2023 que resuelve:

- 1) Sancionar disciplinariamente a la funcionaria CARMEN CHANNER HERRON, cédula de identidad número 0700780472 con 1 día de suspensión sin goce de salario, por la ausencia a laborar el día 09 de julio de 2023 sin justificación, esto de conformidad con lo expuesto en el criterio técnico remitido a este Consejo mediante documento DGAC-DFA-RH-RL-OF-018-2023 de fecha 09 de agosto de 2023 y al amparo del artículo 71 del Código de Trabajo.

- 2) Comunicar a la Dirección General la presente resolución para que proceda con las gestiones internas que correspondan. **ACUERDO FIRME**

**C. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA**

**ARTÍCULO OCTAVO**

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1571-2023, del 01 de agosto 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-757-2023, del 01 de agosto del 2023, suscrito por la señora Ivonne Cubillo Nipote, 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 informe final que conoce el reclamo administrativo interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, en su condición de apoderado con facultades suficientes 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 número 2017LN-000001-0006600001

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1571-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-757-2023, 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 0110-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.0110-2023 que resuelve:

- 1) 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.
- 2) Instruir a la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos Dirección General de Aviación Civil, para que dentro de las competencias de una investigación preliminar, determine si existe mérito suficiente para ordenar la apertura de procedimientos administrativos contra las personas que permitieron que se generara el presente reclamo administrativo, relacionado con la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001; pues en la investigación realizada se da indicios de supuestos incumplimientos en la fiscalización licitación pública número 2017LN-000001-0006600001; además, supuestas omisiones o incumplimientos de funciones. La Comisión de Investigación Preliminar deberá reproducir de los expedientes del presente reclamo y de la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001, las piezas que considere pertinentes, además, cualquier otra información y documentación relevantes. Se le recuerda a la Comisión de Investigación Preliminar que no

deberá inactivar la investigación por más de un mes calendario, realizar la investigación en un plazo razonable y de rendir un informe final con recomendaciones al órgano competente para tomar una decisión final. La Comisión de Investigación Preliminar deberá documentar el expediente administrativo, en los términos del artículo 51 del Código Procesal Contencioso Administrativo; identificar a los presuntos responsables; identificar las irregularidades; identificar supuestas faltas y sanciones.

- 3) Notifíquese a la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, por medio del correo electrónico [jxatruch@codisa.com](mailto:jxatruch@codisa.com) y [ecastro@codisa.com](mailto:ecastro@codisa.com), y a la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos Dirección General de Aviación Civil; comuníquese a la Dirección General de Aviación Civil, Departamento de Aeropuertos y a las Unidades de Tecnologías y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME.**

### ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1579-2023, del 03 de agosto 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-0767-2023, del 03 de julio del 2023, suscrito por los señores Alexander Vega Arce, 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 de asignación del permiso de uso en precario del lote para construir número 19 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, gestionada por la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-549062, representada por la señora Sonia Arias Gutiérrez, apoderado generalísimo sin límite de suma; para brindar servicios de vuelos especiales nacionales e internacionales de pasajeros de aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija (aeronaves), según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

El señor José María Vargas menciona que estuvo reunido con la señora Sylvia Jiménez y Mauricio Rodríguez y con respecto a esta solicitud, existen varias incongruencias, una de ellas es que hay aeronaves que dicen que están en el hangar, que ya no pertenecen a ellos y que ya no están en el hangar. Por lo tanto, solicita que la dirección general y él también se ofrece, para que se haga una investigación y que se le dé un plazo antes del otorgamiento de este uso en precario, ya que si existen bastantes incongruencias entre la vida real y lo que se ha presentado en documentación ante la DGAC.

El señor Mauricio Rodríguez indica que la recomendación fue emitida por el Departamento de Aeropuertos y ellos hicieron el análisis legal, a raíz de unas observaciones que realizó el director José María Vargas, se solicitó una aclaración, sin embargo, el criterio técnico se sostuvo, nuevamente el señor José María Vargas habla con el Departamento de Aeropuertos e indicaron que están anuentes a revisar nuevamente el informe técnico, por tanto, la recomendación inicialmente era que se le otorgara el permiso de uso en precario a la compañía, sin embargo, yo recomiendo devolver a la administración el informe a efecto de que se aclare el criterio técnico suministrado por el Departamento de Aeropuertos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Devolver a la administración el informe presentado mediante los oficios DGAC-DG-OF-1579-2023 y DGAC-AJ-OF-0767-2023, a efecto de que se aclare el criterio técnico suministrado por el Departamento de Aeropuertos. **ACUERDO FIRME**

### ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1548-2023, del 27 de julio 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-0741-2023, del 27 de julio del 2023, suscrito por los señores Alexander Vega Arce, 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 de asignación del permiso de uso en precario del hangar número 7 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, gestionada por la compañía Helijet Aviation sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-343329, representada por el señor Mauricio Gerardo Alpízar Céspedes, apoderado generalísimo sin límite de suma, portador de la cédula de identidad número 2-0679-0150; para brindar servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo de aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija (aeronaves), según las 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-1548-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0741-2023, 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 0111-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 0111-2023 que resuelve:

1.- Otorgar a la compañía Helijet Aviation sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-343329, representada por el señor Juan Carlos Arguedas, el permiso de uso en precario del hangar número 7 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo de aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija (aeronaves), según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual a la del certificado de explotación, conforme a la recomendación del Departamento de Aeropuertos. Asimismo, la permisionaria está anuente a devolver a la Administración el hangar número 33 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y, así, poder asignarlo según corresponda.

2.- Notifíquese al señor Mauricio Gerardo Alpízar Céspedes, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Helijet Sociedad Anónima, por medio del correo [mauricio@flyhelijet.com](mailto:mauricio@flyhelijet.com). Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. **ACUERDO FIRME**

### ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1628-2023, del 10 de agosto 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-0781-2023, del 09 de agosto 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 1827-2023 del 19 de julio de 2023, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en las rutas: Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 1° al 30 de septiembre

de 2023; Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 3 al 30 de septiembre de 2023, y Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), efectiva a partir del 1° de agosto al 30 de septiembre de 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1628-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0781-2023, 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 0112-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.0112-2023 que resuelve:

1. Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-01827-2023-E, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo, en la ruta en las rutas Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 1° al 30 de septiembre de 2023, y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 3 al 30 de septiembre de 2023.
2. No dar por recibida la solicitud realizada por la compañía Jetblue Airways Corporation, en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), ya que de conformidad con lo señalado en la resolución número 067-2023 citada, ya que la compañía debió presentar para el mes agosto los itinerarios de operación o la cancelación de la ruta, toda vez que ésta se encuentra suspendida ininterrumpidamente desde el mes de mayo de 2022, y cualquier prórroga adicional a esta suspensión, contraviene el espíritu de un certificado de explotación, además no existe una justificación que sea de recibo por parte de la administración.
3. Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, por medio del correo electrónico [aviation@nassarabogados.com](mailto:aviation@nassarabogados.com). Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

### ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1632-2023, del 10 de agosto 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-0790-2023, del 10 de agosto 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 criterio legal con respecto al cumplimiento de lo dispuesto en el oficio número CETAC-AC2023-0853 del 5 de julio de 2023, con respecto a la aprobación del proyecto CRI23801, correspondiente a la asistencia técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para el desarrollo de una Política Aeronáutica Nacional y la reforma integral de la Ley General de Aviación Civil, la aprobación de los fondos remanentes custodiados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por un monto de (\$435,119.00), para el CRI23801 y, finalmente, el visto bueno o refrendo de la Contraloría General de la República.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1632-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0781-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica:





- Remitir a la Contraloría General de la República, para el refrendo correspondiente, el anexo I al MSA, entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y el Consejo Técnico de Aviación Civil, denominado “Asistencia a la DGAC de Costa Rica”, bajo el código CRI23801-REV.A, según lo dispuesto en el artículo 3 del Reglamento sobre el Refrendo de las Contrataciones de la Administración Pública.
- Remitir junto con el anexo del proyecto denominado “Asistencia a la DGAC de Costa Rica”, una certificación en la cual la Administración demuestre que se cuenta con el contenido presupuestario requerido para desarrollar el proyecto citado.
- Remitir a la Contraloría General de la República, en formato físico, el documento original del anexo I al MSA, entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Consejo Técnico de Aviación Civil, denominado “Asistencia a la DGAC de Costa Rica”, bajo el código CRI23801-REV.A. **ACUERDO FIRME**

## ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1629-2023, del 10 de agosto 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-0782-2023, del 09 de agosto 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 la solicitud de la señora Mónica Murillo González, apoderada especial de la compañía Southwest Airlines Co, cédula jurídica número 3-012-687071, para la suspensión de las rutas Denver-Liberia-Denver y Baltimore-Liberia-Baltimore, efectivas a partir del 13 y 14 de agosto de 2023, respectivamente, y hasta el 10 de noviembre de 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1629-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0782-2023, 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 0113-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.0113-2023 que resuelve:

- 1) De conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Estados Unidos de América y el Gobierno de la República de Costa Rica, artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-131-2023 del 3 de agosto de 2023, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, conocer y dar por recibido los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números VU-1878-2023 E y VU-1880-2023-E, donde la señora Mónica Murillo González, apoderada especial de la compañía Southwest Airlines Co., cédula jurídica número 3-012-687071, informó sobre la suspensión temporal de las rutas: Denver-Liberia-Denver, efectiva a partir del 13 de agosto al 10 de noviembre de 2023, y Baltimore-Liberia-Baltimore, efectiva a partir del 14 de agosto al 10 de noviembre de 2023.
- 2) Indicar a la compañía Southwest Airlines Co, que, vencido este plazo, deberá presentar los itinerarios de operación.

3) Notifíquese a la señora Mónica Murillo González, apoderada especial de la compañía Southwest Airlines Co, por medio del correo electrónico: [monica.murillo@wnco.com](mailto:monica.murillo@wnco.com) Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

### ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1627-2023, del 10 de agosto 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-0473-2023, del 09 de agosto 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 la solicitud de la compañía Taca International sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señora Viviana Martín Salazar, en calidad de apoderada generalísima, con el objetivo de modificar el certificado de explotación, incluyendo un punto más allá, para operar la ruta San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, para los vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros carga y correo, efectivo a partir del 13 de junio de 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1627-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0473-2023, 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 0114-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.0114-2023 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señora Viviana Martín Salazar, en calidad de apoderada generalísima, modificación al certificado de explotación, según se detalla:

**Servicios a brindar:** Servicios aéreos de transporte público de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, con el Principio Internacional de Reciprocidad Real y Efectivo.

**Ruta:** San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, con flexibilidad operativa entre Costa Rica y Guatemala.

**Flexibilidad operativa:** Consiste en omitir el punto a Guatemala cuando sea necesario de acuerdo con las necesidades operacionales.

**Derechos de tráfico:** Tercera, Cuarta y Quinta libertad del aire.

**Frecuencia:** Tres frecuencias semanales.

**Equipo:** Airbus A319, A320, A320 Neo, A321 y/o los autorizados en las OpSpecs de Operaciones del COA-E.

2. **Vigencia:** Igual a la otorgada en el certificado de explotación otorgado mediante resolución número 194-2020 del 28 de octubre de 2020, el cual vence el 28 de octubre de 2025.



### 3. Otras obligaciones:

La compañía Taca International Airlines sociedad anónima, deberá enviar mensualmente los datos estadísticos relacionados con su actividad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley General de Aviación Civil.

Asimismo, deberá presentar anualmente y por los próximos dos años sus estados financieros con la finalidad de monitorear el comportamiento de su capacidad financiera.

La compañía Taca International Airlines sociedad anónima, deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá **rendir una garantía de cumplimiento** de las obligaciones pecuniarias contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación", publicado en La Gaceta número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

4. Los demás términos se mantienen igual a las del certificado de explotación citado.

5. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

6. Notifíquese el presente acuerdo a las señoras Viviana Martin Salazar y Marianela Rodríguez Parra, apoderadas de la compañía Taca International sociedad anónima, por medio de las direcciones de correo electrónico [viviana.martin@avianca.com](mailto:viviana.martin@avianca.com) y [marianela.parra@avianca.com](mailto:marianela.parra@avianca.com). Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscribese en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

### ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1622-2023, del 09 de agosto 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-0759-2023, del 01 de agosto 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 criterio sobre la procedencia legal de la propuesta de Convenio de Cooperación Internacional entre la Dirección General de Aviación Civil y la Fundación para la Juventud, Ambiente y Deportes, para proteger, conservar los bosques y mejorar el medio ambiente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1622-2023, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0759-2023, de la Unidad de Asesoría Jurídica:



Remitir a la Fundación para la Juventud, el Ambiente y los Deportes, la propuesta de convenio con las observaciones y sugerencias incluidas por la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil en formato de control de cambios, para que procedan a revisar los cambios sugeridos y, en caso de aceptarlos, presentar una nueva versión a la institución. **ACUERDO FIRME**

### D. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

#### ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1596-2023, del 04 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-199-2023, del 03 de agosto del 2023, suscrito por los señores David Morales Espinoza, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima de la compañía British Airways PLC, para la autorización de itinerarios en los vuelos internacionales de pasajeros carga y correo, en la ruta Gatwick, Reino Unido-San José, Costa Rica – Gatwick, Reino Unido entre el 28 de octubre del 2023 al 30 de marzo del 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1596-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-199-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Autorizar a la compañía British Airways PLC un nuevo bloque de itinerarios, en los vuelos internacionales de pasajeros carga y correo entre el 28 de octubre, 2023 y el 30 de marzo del 2024, según se detalla a continuación:

#### AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA

| N° Vuelo | Vigencia                 | Frecuencia | ETA LT | ETD LT | Ruta        | Equipo |
|----------|--------------------------|------------|--------|--------|-------------|--------|
| BA2237   | 28/10/2023               | 6          | 16:50  |        | LGW-SJO-LGW | B777   |
| BA2236   |                          |            |        | 18:40  |             |        |
| BA2237   | 31/10/2023 al 29/03/2024 | 2,4,6      | 16:40  |        |             |        |
| BA2236   |                          |            |        | 18:30  |             |        |
| BA2237   | 30/03/2024               | 6          | 16:50  |        |             |        |
| BA2236   |                          |            |        | 18:40  |             |        |

2. Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarse a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

3. Notifíquese a la señora Alina Nassar Jorge, en su condición de apoderada generalísima de la compañía British Airways PLC, al correo electrónico [aviation@nassarabogados.com](mailto:aviation@nassarabogados.com). **ACUERDO FIRME**



ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1618-2023, del 08 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-200-2023, del 03 de agosto del 2023, suscrito por la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por la señora Mónica Murillo González, en calidad de gerente de estación y representante legal de la compañía Southwest Airlines Co., para la autorización de los itinerarios de los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo en algunas de sus rutas autorizadas, efectivo a partir del 15 de agosto del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1618-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-200-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Conocer y dar por recibido las notas con registro de Ventanilla Única VU-1877- 2023-E y VU-1901-2023-E, donde la compañía Southwest Airlines CO, presenta solicitud de aprobación de itinerarios en algunas de sus rutas autorizadas, para la operación de los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, a partir del 15 de agosto del 2023, según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

| N° Vuelo | Fecha de vigencia |           | Frecuencia    | ETA LT | ETD LT | Ruta        | Equipo |
|----------|-------------------|-----------|---------------|--------|--------|-------------|--------|
|          | Inicia            | Termina   |               |        |        |             |        |
| SWA112   | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 1,2,3,4,7     | 19:05  |        | HOU-SJO-HOU | B-737  |
| SWA1203  | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 1,2,3,4,5,    |        | 09:00  | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA112   | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 5             | 19:05  |        | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA607   | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 6             |        | 08:55  | BWI-SJO-HOU |        |
| SWA602   | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 6             | 11:35  |        | BWI-SJO-HOU |        |
| SWA1203  | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 6             |        | 12:35  | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA122   | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 6             | 12:15  |        | HOU-SJO-DEN |        |
| SWA707   | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 6             |        | 13:15  | DEN-SJO-HOU |        |
| SWA710   | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 6             | 19:40  |        | DEN-SJO-HOU |        |
| SWA1203  | 15-aug-23         | 4-sep-23  | 7             |        | 09:00  | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA112   | 5-sep-23          | 4-nov-23  | 1,2,3,4,5,6   | 18:55  |        | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA1203  | 5-sep-23          | 4-nov-23  | 2,3,4,5,6,7   |        | 09:00  | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA112   | 5-sep-23          | 4-nov-23  | 7             | 19:05  |        | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA1203  | 5-sep-23          | 4-nov-23  | 1             |        | 09:00  | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA 112  | 5-nov-23          | 07-jan-24 | 1,2,3,4,5,6,7 | 20:40  |        | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA 1203 | 5-nov-23          | 07-jan-24 | 1,2,3,4,5,6,7 |        | 09:00  | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA 602  | 5-nov-23          | 07-jan-24 | 6             |        | 12:35  | BWI-SJO-DEN |        |
| SWA 707  | 5-nov-23          | 07-jan-24 | 6             |        | 13:30  | DEN-SJO-HOU |        |
| SWA 710  | 5-nov-23          | 07-jan-24 | 6             | 13:45  |        | DEN-SJO-HOU |        |
| SWA 607  | 5-nov-23          | 07-jan-24 | 6             |        | 14:40  | BWI-SJO-HOU |        |
| SWA 112  | 08-jan-24         | 6-mar-24  | 7,1,2,3,4,    | 20:40  |        | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA 1203 | 08-jan-24         | 6-mar-24  | 1,2,3,4,5,    |        | 09:55  | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA 112  | 08-jan-24         | 6-mar-24  | 5,6           | 20:40  |        | HOU-SJO-HOU |        |
| SWA 607  | 08-jan-24         | 6-mar-24  | 6,7           |        | 09:55  | BWI-SJO-HOU |        |
| SWA 602  | 08-jan-24         | 6-mar-24  | 6,7           |        | 12:55  | BWI-SJO-HOU |        |
| SWA 707  | 08-jan-24         | 6-mar-24  | 6,7           |        | 13:55  | DEN-SJO-HOU |        |
| SWA 710  | 08-jan-24         | 6-mar-24  | 6,7           | 13:45  |        | DEN-SJO-HOU |        |
| SWA 1203 | 08-jan-24         | 6-mar-24  | 6,7           |        | 14:45  | HOU-SJO-HOU |        |



2. Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios antes expuestos. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a las oficinas de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

3. Notificar a la señora Mónica Murillo, gerente de estación y representante legal de la compañía Southwest Airlines Co, al correo electrónico: [monica.murillo@wnco.com](mailto:monica.murillo@wnco.com). **ACUERDO FIRME**

**ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO**

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1595-2023, del 04 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-197-2023, del 03 de agosto del 2023, suscrito por la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Carlos Víquez Jara, en su condición de apoderado generalísimo de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V. (Aeroméxico), la autorización para modificar los itinerarios del 28 de agosto al 28 de octubre del 2023, en la ruta Ciudad de México, México-San José, Costa Rica y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1595-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-197-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Autorizar la modificación de itinerarios en las operaciones regulares de pasajeros, carga y correo de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V., tal como se detalla:

**Aeropuerto Internacional Juan Santamaría**

| N° Vuelo | Vigencia  |           | Frecuencias   | ETD LT | ETA LT | Ruta    |
|----------|-----------|-----------|---------------|--------|--------|---------|
|          | Inicio    | Termina   |               |        |        |         |
| AM 0656  | 28-ago-23 | 28-oct-23 | 1,2,3,4,5,6,7 |        | 23:40  | MEX-SJO |
| AM 0657  | 28-ago-23 | 28-oct-23 |               | 07:30  |        | SJO-MEX |

**Nota:** Opera con equipo E90/B737, debidamente incorporado en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica.

2. Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

3. Notifíquese al señor Carlos Víquez Jara, en condición de apoderado generalísimo de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V., al correo electrónico [cviquezj@viquezjara.com](mailto:cviquezj@viquezjara.com). **ACUERDO FIRME**



### ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1630-2023, del 09 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-198-2023, del 03 de agosto del 2023, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega, de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Tomás Federico Nassar Pérez, en su condición de apoderado generalísimo de la compañía ARAJET S.A., para modificar su itinerario por disminución de frecuencias, en la ruta Santo Domingo, República Dominicana-San José, Costa Rica y viceversa a partir del 03 de setiembre del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1630-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-198-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Autorizar la compañía Arajet S.A, la modificación de itinerarios por disminución de frecuencias, cancelando los vuelos de los días 03, 10 y 24 de setiembre del 2023 y del vuelo del 01 de octubre del 2023, en la ruta: Santo Domingo, República Dominicana-San José, Costa Rica y viceversa en los servicios regulares de vuelos internacionales regulares de pasajeros y carga (equipaje de pasajeros),
2. Notifíquese al señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía Arajet S.A, al correo electrónico [aviation@nassarabogados.com](mailto:aviation@nassarabogados.com). **ACUERDO FIRME**

### ARTÍCULO VIGÉSIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1633-2023, del 10 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-202-2023, del 10 de agosto del 2023, suscrito por los señores David Morales Espinoza, de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a la solicitud presentada por el señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la Compañía Panameña de Aviación S.A (COPA), para la modificación y actualización de itinerario en las rutas Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica y viceversa y Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Managua, Nicaragua y viceversa efectivo a partir de su aprobación y hasta nuevo aviso.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1633-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-202-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Autorizar la modificación del itinerario de la compañía COPA, en las rutas de su certificado de explotación a partir de su aprobación y hasta nuevo aviso, según el siguiente detalle:



AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA

| N° Vuelo | Fecha de vigencia         |                   | Frecuencia                                 | ETD   | ETA   | Ruta    |
|----------|---------------------------|-------------------|--|-------|-------|---------|
|          | Inicia                    | Termina           |  | LT    | LT    |         |
| CM 779   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | Diario                                     |       | 12:55 | PTY-SJO |
| CM 145   |                           |                   |  | 13:57 |       | SJO-PTY |
| CM 162   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | Diario                                     |       | 21:44 | PTY-SJO |
| CM 465   | A partir de su aprobación | 1-09-23           | Diario                                     | 6:05  |       | SJO-PTY |
| CM 391   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | Diario                                     |       | 19:13 | PTY-SJO |
| CM 391   |                           |                   |  | 20:20 |       | SJO-GUA |
| CM 392   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | Diario                                     |       | 10:59 | GUA-SJO |
| CM 392   |                           |                   |  | 12:00 |       | SJO-PTY |
| CM 787   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | Diario                                     |       | 7:49  | PTY-SJO |
| CM 763   |                           |                   |  | 8:47  |       | SJO-PTY |
| CM 116   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | Diario                                     |       | 16:16 | PTY-SJO |
| CM 115   |                           |                   |  | 17:27 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | A partir de su aprobación | 07-08-23          | 5,1  |       | 8:15  | PTY-SJO |
| CM 818   |                           |                   |  | 9:14  |       | SJO-MGA |
| CM 839   | A partir de su aprobación | 7-08-23           | 5,1  |       | 16:48 | MGA-SJO |
| CM 839   |                           |                   |  | 18:12 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | A partir de su aprobación | 30-08-23          | 3,5  |       | 8:15  | PTY-SJO |
| CM 818   |                           |                   |  | 9:14  |       | SJO-MGA |
| CM 839   | A partir de su aprobación | 30-08-23          | 3,5  |       | 16:48 | MGA-SJO |
| CM 839   |                           |                   |  | 18:12 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | 6,2,4                                      |       | 8:15  | PTY-SJO |
| CM 839   |                           |                   |  | 18:12 |       | SJO-PTY |
| CM 192   | A partir de su aprobación | 30-08-23          | Diario* (ver nota #1 al final de la tabla) |       | 9:50  | PTY-SJO |
| CM 193   |                           |                   |  | 11:09 |       | SJO-PTY |
| CM 460   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | 6,7,2,3,4,5                                |       | 18:45 | PTY-SJO |
| CM 461   | A partir de su aprobación | 1-09-23           | 7,1,3,4,5,6                                | 4:16  |       | SJO-PTY |
| CM 851   | A partir de su aprobación | 31-08-23          | 6,1,2,4                                    |       | 7:57  | PTY-SJO |
| CM 823   |                           |                   |  | 8:54  |       | SJO-PTY |
| CM 779   | 1-09-23                   | 30-09-23          | Diario                                     |       | 12:55 | PTY-SJO |
| CM 145   |                           |                   |  | 13:59 |       | SJO-PTY |
| CM 779   | 1-10-23                   | 31-10-23          | Diario                                     |       | 12:40 | PTY-SJO |
| CM 145   |                           |                   |  | 13:55 |       | SJO-PTY |
| CM 779   | 01-11-23                  | Hasta Nuevo Aviso | Diario                                     |       | 12:40 | PTY-SJO |
| CM 145   |                           |                   |  | 13:51 |       | SJO-PTY |
| CM 162   | 01-09-23                  | 29-09-23          | Diario                                     |       | 21:44 | PTY-SJO |
| CM 465   | 02-09-23                  | 30-09-23          | Diario                                     | 6:08  |       | SJO-PTY |
| CM 162   | 30-09-23                  |                   | 6  |       | 21:44 | PTY-SJO |
| CM 465   | 1-10-23                   |                   | 7  | 5:55  |       | SJO-PTY |
| CM 162   | 01-10-23                  | 30-10-23          | Diario                                     |       | 21:41 | PTY-SJO |
| CM 465   | 2-10-23                   | 31-10-23          | Diario                                     | 5:55  |       | SJO-PTY |
| CM 162   | 31-10-23                  |                   | 2  |       | 21:39 | PTY-SJO |
| CM 465   | 1-11-23                   |                   | 3  | 5:55  |       | SJO-PTY |
| CM 162   | 1-11-23                   | Hasta Nuevo Aviso | Diario                                     |       | 21:39 | PTY-SJO |
| CM 465   | 2-11-23                   | Hasta Nuevo Aviso | Diario                                     | 5:53  |       | SJO-PTY |
| CM 391   | 1-09-23                   | 30-09-23          | Diario                                     |       | 19:13 | PTY-SJO |
| CM 391   |                           |                   |  | 20:20 |       | SJO-GUA |



# CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

1961



ACTA No. 48-2023

| Nº Vuelo | Fecha de vigencia |                   | Frecuencia  | ETD   | ETA   | Ruta    |
|----------|-------------------|-------------------|-------------|-------|-------|---------|
|          | Inicia            | Termina           |             | LT    | LT    |         |
| CM 392   | 1-09-23           | 30-09-23          | Diario      |       | 10:59 | GUA-SJO |
| CM 392   |                   |                   |             | 12:00 |       | SJO-PTY |
| CM 391   | 1-10-23           | 31-10-23          | Diario      |       | 19:11 | PTY-SJO |
| CM 391   |                   |                   |             | 20:06 |       | SJO-GUA |
| CM 392   | 1-10-23           | 31-10-23          | Diario      |       | 10:53 | GUA-SJO |
| CM 392   |                   |                   |             | 11:59 |       | SJO-PTY |
| CM 391   | 1-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | Diario      |       | 19:09 | PTY-SJO |
| CM 391   |                   |                   |             | 20:06 |       | SJO-GUA |
| CM 392   | 1-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | Diario      |       | 10:53 | GUA-SJO |
| CM 392   |                   |                   |             | 11:55 |       | SJO-PTY |
| CM 787   | 1-09-23           | 30-09-23          | Diario      |       | 7:46  | PTY-SJO |
| CM 763   |                   |                   |             | 8:41  |       | SJO-PTY |
| CM 787   | 1-10-23           | 31-10-23          | Diario      |       | 7:49  | PTY-SJO |
| CM 763   |                   |                   |             | 8:46  |       | SJO-PTY |
| CM 787   | 1-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | Diario      |       | 7:47  | PTY-SJO |
| CM 763   |                   |                   |             | 8:42  |       | SJO-PTY |
| CM 116   | 01-09-23          | 30-09-23          | Diario      |       | 16:17 | PTY-SJO |
| CM 115   |                   |                   |             | 17:28 |       | SJO-PTY |
| CM 116   | 01-10-23          | 31-10-23          | Diario      |       | 16:14 | PTY-SJO |
| CM 115   |                   |                   |             | 17:25 |       | SJO-PTY |
| CM 116   | 01-11-23          | Hasta Nuevo Aviso | 3,5,1       |       | 16:16 | PTY-SJO |
| CM 115   |                   |                   |             | 17:12 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | 1-09-23           | 29-09-23          | 5,1,3       |       | 8:19  | PTY-SJO |
| CM 818   |                   |                   |             | 9:14  |       | SJO-MGA |
| CM 839   | 1-09-23           | 29-09-23          | 5,1,3       |       | 16:48 | MGA-SJO |
| CM 839   |                   |                   |             | 18:13 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | 2-10-23           | 30-10-23          | 1,3,5       |       | 7:59  | PTY-SJO |
| CM 818   |                   |                   |             | 9:14  |       | SJO-MGA |
| CM 839   | 2-10-23           | 30-10-23          | 1,3,5       |       | 16:48 | MGA-SJO |
| CM 839   |                   |                   |             | 18:00 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | 3-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | 1,3,5       |       | 7:57  | PTY-SJO |
| CM 818   |                   |                   |             | 9:14  |       | SJO-MGA |
| CM 839   | 3-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | 1,3,5       |       | 16:48 | MGA-SJO |
| CM 839   |                   |                   |             | 17:47 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | 2-09-23           | 30-09-23          | 6,7,2,4     |       | 8:19  | PTY-SJO |
| CM 839   |                   |                   |             | 18:13 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | 1-10-23           | 24-10-23          | 7,2,4,6     |       | 7:59  | PTY-SJO |
| CM 839   |                   |                   |             | 18:00 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | 28-10-23          | 31-10-23          | 6,7,2       |       | 7:59  | PTY-SJO |
| CM 839   |                   |                   |             | 18:00 |       | SJO-PTY |
| CM 818   | 2-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | 4,6,7,2     |       | 7:57  | PTY-SJO |
| CM 839   |                   |                   |             | 17:47 |       | SJO-PTY |
| CM 839   | 01-11-23          |                   | 3           |       | 16:48 | MGA-SJO |
| CM 4839  |                   |                   |             | 17:47 |       | SJO-PTY |
| CM 192   | 1-09-23           | 29-09-23          | 5,7,1,2,3,4 |       | 9:49  | PTY-SJO |
| CM 193   |                   |                   |             | 11:08 |       | SJO-PTY |
| CM 192   | 1-10-23           | 25-10-23          | 7,1,2,3,4,5 |       | 10:19 | PTY-SJO |
| CM 193   |                   |                   |             | 11:35 |       | SJO-PTY |
| CM 192   | 27-10-23          | 31-10-23          | 5,7,1,2     |       | 10:19 | PTY-SJO |
| CM 193   |                   |                   |             | 11:35 |       | SJO-PTY |



| Nº Vuelo | Fecha de vigencia |                   | Frecuencia | ETD   | ETA   | Ruta    |
|----------|-------------------|-------------------|------------|-------|-------|---------|
|          | Inicia            | Termina           |            | LT    | LT    |         |
| CM 192   | 1-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | 3,5,7,1,2  |       | 10:17 | PTY-SJO |
| CM 193   |                   |                   |            | 11:31 |       | SJO-PTY |
| CM 460   | 1-09-23           | 3-09-23           | 5,6,7      |       | 18:45 | PTY-SJO |
| CM 461   | 2-09-23           | 4-09-23           | 6,7,1      | 4:19  |       | SJO-PTY |
| CM 460   | 6-09-23           | 30-09-23          | Diario     |       | 18:45 | PTY-SJO |
| CM 461   | 7-09-23           | 1-10-23           | Diario     | 4:19  |       | SJO-PTY |
| CM 460   | 1-10-23           | 31-10-23          | Diario     |       | 19:00 | PTY-SJO |
| CM 461   | 2-10-23           | 1-11-23           | Diario     | 4:23  |       | SJO-PTY |
| CM 460   | 1-11-23           | 3-11-23           | 3,4,5      |       | 18:58 | PTY-SJO |
| CM 461   | 2-11-23           | 4-12-23           | 4,5,6      | 4:20  |       | SJO-PTY |
| CM 460   | 5-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | Diario     |       | 18:58 | PTY-SJO |
| CM 461   | 6-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | Diario     | 4:20  |       | SJO-PTY |
| CM 851   | 2-09-23           | 30-09-23          | 6,2,4      |       | 7:59  | PTY-SJO |
| CM 823   |                   |                   |            | 8:54  |       | SJO-PTY |
| CM 851   | 3-10-23           | 31-10-23          | 2,4,6      |       | 7:30  | PTY-SJO |
| CM 823   |                   |                   |            | 8:28  |       | SJO-PTY |
| CM 851   | 2-11-23           | Hasta Nuevo Aviso | 4,6,2      |       | 7:28  | PTY-SJO |
| CM 823   |                   |                   |            | 8:24  |       | SJO-PTY |

Nota: 1). El día 24-08-23 no habrá operación de esta pareja de vuelos 2). El equipo a utilizado será el registrado en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica.

- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.
- Notifíquese al señor Roberto Esquivel, en condición de apoderado generalísimo de la compañía COPA, a los correos electrónicos [resquivel@ollerabogados.com](mailto:resquivel@ollerabogados.com) ; [jprado@ollerabogados.com](mailto:jprado@ollerabogados.com) ; [larredondo@ollerabogados.com](mailto:larredondo@ollerabogados.com). **ACUERDO FIRME**

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1657-2023, del 15 de agosto del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-207-2023, del 11 de agosto del 2023, suscrito por la señora Patricia Gamboa Venegas, de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe referente a las observaciones del memorando de entendimiento y rúbrica de acuerdo de servicios aéreos entre Costa Rica y el Reino de Arabia Saudita.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1657-2023, de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-OF-207-2023 de la Unidad de Transporte Aéreo:



- Instruir a la Dirección General y a la Unidad de Transporte Aéreo para que se continúe con el proceso de estudio, análisis y consultas del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre ambos países bajo la política aérea que se ha establecido en los convenios ya negociados, no obstante, no existirá inconveniente en el caso de que el Reino de Arabia Saudita desee mantener un instrumento bilateral más conservador.
- Sugerir al Reino de Arabia Saudita mediante comunicación formal, dar prioridad al borrador de memorando de entendimiento presentado, en virtud del proceso constitucional que debe seguir el proyecto de acuerdo bilateral.
- Instruir a la Dirección General y a la Unidad de Transporte Aéreo para que mantenga informado al Consejo Técnico de Aviación sobre los avances de los instrumentos bilaterales señalados.

## VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Al ser las 18:17 se retira de la sesión el señor Luis Amador Jiménez y preside la sesión el señor William Rodríguez López.

### ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO

El señor Marcos Castillo se refiere en relación con las máquinas de rayos X del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, ya que, revisando el Contrato de Concesión, específicamente el punto 6 y el 6.7, dice que CORIPORT deberá reemplazar las máquinas que sean necesarias de uso gubernamental; CORIPORT ya ha indicado anteriormente que ellos no tienen que reponer las máquinas del MAG porque son del área de salidas. El señor Castillo considera que es importante que se analicen estas cláusulas del contrato, que señala lo relacionado con la adquisición y mantenimiento de equipos y mobiliario de todas las instalaciones de la terminal de pasajeros, incluido el equipamiento y mobiliario de aquellos que deben de ser operados por autoridades gubernamentales, excepto áreas comerciales, incluida la recepción, la reposición de todo el equipo inmobiliario, así como, la adquisición, suministro y mantenimiento de equipo, mobiliario y materiales gubernamentales.

Además, señala que CORIPORT ha manifestado que no le corresponde el área de salidas, por un tema de interpretación, y menciona que CORIPORT debe invertir hasta un monto de 100.000 USD en estas reposiciones, por lo que considera que este tema se debe analizar a través de la gerencia de proyecto.

El señor Fernando Naranjo recomienda que se dirija a la luz de estas cláusulas del contrato, a la gerencia de proyecto, para que haga el análisis correspondiente como un acuerdo del CETAC.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Instruir a la gerencia de proyecto para que analice las cláusulas 6 y 6.7 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, y que brinde la recomendación correspondiente en relación con lo manifestado por el director Marcos Castillo.



SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON VEINTE MINUTOS

LUIS AMADOR JIMÉNEZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSE MARÍA VARGAS CALLEJAS

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

DANIELLE JENKINS BOLAÑOS

MARCOS CASTILLO MASÍS

Anexo N° 1

**AGENDA  
JUNTA DIRECTIVA  
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL  
SESIÓN ORDINARIA No. 48-2023**

Fecha: 15 de agosto del 2023  
Hora: 5:30 p.m.  
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

**I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA**

1.- aprobación de la agenda No. 48-2023

**II.- APROBACIÓN DEL ACTA**

1.- aprobación del acta de la sesión No. 47-2023

**III.- ORGANO FISCALIZADOR**

1.- Informe relacionado con informe relacionado con el puesto de director Financiero al señor Ricardo Hernández Larios; quien, actualmente, funge como director ejecutivo de Aeris Holding Costa Rica.

**IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL**

1.- Plan de desarrollo aeroportuario internacional y regional para Costa Rica.

2.- Participación del señor Fernando Naranjo Elizondo director general en la Centésima Cuadragésima Octava (148°) Reunión del Comité Técnico, la cual se realizará de manera presencial en la ciudad de Guatemala, Guatemala el 01 de setiembre del 2023.

**A. – PROCESO DE MANTENIMIENTO AEROPORTUARIO**

A1.- Mauricio Vásquez Rodríguez, del Subproceso Electromecánico Proceso de Mantenimiento Aeroportuario; solicita el retiro en la participación del Órgano Director para dar el debido proceso a la resolución de contrato 0432022000100096-00, de licitación abreviada número 2022LA-000003-0006600001.

### B. – UNIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS

B1. Informe de Investigación Preliminar en contra de la señora **Carmen Channer Herron**, cédula de identidad número **0700780472**, funcionaria de la Unidad de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil.

### C.- UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA

C1.- Informe final que conoce el reclamo administrativo interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, en su condición de apoderado con facultades suficientes 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 número 2017LN-000001-0006600001.

C2.- Informe relacionado con la solicitud de asignación del permiso de uso en precario del lote para construir número 19 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, gestionada por la compañía Vip Heli Services sociedad anónima.

C3.- Informe relacionado con la solicitud de asignación del permiso de uso en precario del hangar número 7 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, gestionada por la compañía Helijet Aviation sociedad anónima.

C4.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Jetblue Airways Corporation, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo.

C5.- Informe relacionado con el criterio legal con respecto al cumplimiento a la aprobación del proyecto CRI23801, correspondiente a la asistencia técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para el desarrollo de una Política Aeronáutica Nacional y la reforma integral de la Ley General de Aviación Civil, la aprobación de los fondos remanentes custodiados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por un monto de (\$435,119.00), para el CRI23801 y, finalmente, el visto bueno o refrendo de la Contraloría General de la República.

C6.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Southwest Airlines Co, para la suspensión de las rutas Denver-Liberia-Denver y Baltimore-Liberia-Baltimore, efectivas a partir del 13 y 14 de agosto de 2023, respectivamente, y hasta el 10 de noviembre de 2023.

C7.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Taca International sociedad anónima, con el objetivo de modificar el certificado de explotación, incluyendo un punto más allá, para operar la ruta San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, para los vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros carga y correo, efectivo a partir del 13 de junio de 2023.

C8.- Criterio sobre la procedencia legal de la propuesta de Convenio de Cooperación Internacional entre la Dirección General de Aviación Civil y la Fundación para la Juventud, Ambiente y Deportes, para proteger, conservar los bosques y mejorar el medio ambiente.



---

**ACTA No. 48-2023**

**D.- UNIDAD DE TRANSPORTE AEREO**

D1.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía British Airways PLC, para la autorización de itinerarios en los vuelos internacionales de pasajeros carga y correo, en la ruta Gatwick, Reino Unido-San José, Costa Rica – Gatwick, Reino Unido entre el 28 de octubre del 2023 al 30 de marzo del 2024.

D2.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Southwest Airlines Co., para la autorización de los itinerarios de los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo en algunas de sus rutas autorizadas, efectivo a partir del 15 de agosto del 2023.

D3.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V. (Aeroméxico), la autorización para modificar los itinerarios del 28 de agosto al 28 de octubre del 2023, en la ruta Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y viceversa.

D4.- Informe relacionado con la solicitud de la compañía ARAJET S.A., para modificar su itinerario por disminución de frecuencias, en la ruta Santo Domingo, República Dominicana-San José, Costa Rica y viceversa a partir del 03 de setiembre del 2023.

D5.- Informe relacionado con la solicitud de la Compañía Panameña de Aviación S.A (COPA), para la modificación y actualización de itinerario en las rutas Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica–Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica y viceversa y Ciudad de Panamá, Panamá–San José, Costa Rica–Managua, Nicaragua y viceversa efectivo a partir de su aprobación y hasta nuevo aviso.

**V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA**

**VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES**

Anexo N°2

**No. 0109-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con nueve minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.**

Se conoce el oficio DGAC-DFA-RH-RL-OF-018-2023, de 09 de agosto de 2023, suscrito por la funcionaria Tatiana González Rodríguez del Proceso de Relaciones Laborales, la cual remitió para estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el Informe de Investigación Preliminar en contra de la señora **Carmen Channer Herron, cédula de identidad número 0700780472**, funcionaria de la Unidad de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil.

### RESULTANDO

- 1) Que por medio de correo electrónico de 19 de julio de 2023 la señora Noelia Villalobos Gutiérrez, informó de la ausencia a trabajar el día 09 de julio de 2023, por parte de la señora Carmen Channer Herrón, portadora de la cédula de identidad número 0700780472, dirigido al Proceso Relaciones Humanas y Sociales. Este funcionaria se reportó como ausente a laborar sin justificación el día mencionado. (folio 002)

El jefe inmediato de la funcionaria indicó a la señora Noelia Villalobos, del Proceso Gestión Documental y Remuneraciones lo siguiente: (folio 002 vuelto)

*"Buenos días,*

*Tengo una consulta, resulta que el mes pasado el día 2 de junio tuve la ausencia del funcionario ... Ahora, durante el fin de semana, el día domingo tuvimos la ausencia de 2 funcionarios, también que se reportaron enfermos, Alejandro Balmaceda Aragón y Carmen Channer Herron, que provocó buscar un funcionario que cubriera el turno de la tarde del domingo, por lo que se deberá pagar extras al funcionario, ... la funcionaria Channer, me indicó que no fue donde ningún médico. Por el momento sólo tengo como ausencias injustificadas, ... la del día 9 de julio de Carmen Channer..."*

- 2) El Proceso Gestión Documental y Remuneraciones emitió una Certificación el día 31 de julio de 2023, en relación con los datos fundamentales de la señora Channer Herron y las funciones desempeñadas por dicha trabajadora.
- 3) Que por medio de correo electrónico de fecha 09 de agosto de 2023, se solicitó al Proceso Gestión Documental y Remuneraciones verificar la presentación de justificaciones de asistencia o incapacidad que cubriera la ausencia del día 09 de julio de 2023. Lo cual se contestó de la siguiente manera mediante correo electrónico de fecha 09 de agosto de 2023. (folio 012)

*"Buenas tardes una vez corroborado con su jefatura inmediata, la señora Channer Herron, no ha presentado justificación de marca para el día 09 julio 2023."*



- 4) El Proceso Relaciones Humanas y Sociales remitió Informe de investigación preliminar al Consejo Técnico de Aviación Civil mediante el oficio DGAC-DFA-RH-RL-OF-018-2023, de 09 de agosto de 2023, informando sobre el mérito sancionable en el presente caso.

### 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 Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil.

#### II- Sobre el fondo del asunto

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la decisión de imponer sanción disciplinaria a la funcionaria **CARMEN CHANNER HERRON**, cédula de identidad número **0700780472** por los hechos que se le atribuyen, y de acuerdo con lo siguiente:

- a) El Acuerdo del Poder Ejecutivo número 243 de 17 de mayo de 1979, sobre Requisitos de ingreso al Servicio de Tránsito y el ajuste de la jornada de trabajo de los Controladores Aéreos autoriza a ese personal laborar seis horas diarias, sea de noche o de día, durante cinco días a la semana, con dos días de descanso semanal por razones de excepcionalidad de las tareas como justificantes y que a lo largo del tiempo siempre han sido aspectos focales de esta jornada diferenciada de los topes máximos de jornada laboral establecidos por la Constitución (artículo 58) y los límites legales del Código de Trabajo (Título tercero, Capítulo segundo desde el artículo 135 hasta 145).

La asignación de roles de trabajo en la representación horaria de las cuadrículas mensuales de los funcionarios que ejercen las jerarquías se sustentan en la potestad de dirección contenida en el artículo 102 de la Ley General de la Administración Pública número 6227 de 02 de mayo de 1978 y sus reformas, y para cumplir con los principios fundamentales del servicio público-artículo 4 ibidem en el sector público.

El Código de Trabajo supletoriamente aplicado a las relaciones de servicio con la Administración, establece:

**“ARTICULO 71.-**

*Fuera de las contenidas en otros artículos de este Código, en sus Reglamentos y en sus leyes supletorias o conexas, son obligaciones de los trabajadores: Desempeñar el servicio contratado bajo la dirección del patrono o de su representante, a cuya autoridad estarán sujetos en todo lo concerniente al trabajo...”*

La cita normativa debe analizarse en el marco del Régimen de empleo público general en el Estado y las condiciones prestacionales del Acuerdo 243.

- b) Que de acuerdo con el Sistema de Gestión de la Calidad aprobado en la Institución según normas ISO 9001, por el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO), que normaliza la uniformidad en el tratamiento de las herramientas para la asignación de las tareas contiene referencia a:



## ACTA No. 48-2023

- Instructivo para la Gestión del Control de Horarios (Procedimiento 7109 Gestión de horarios ATS, Versión 03 de 01 de agosto de 2015. V 03. consigna como del Propósito: “Establecer las instrucciones para la elaboración y control de horarios en las estaciones de control de tránsito aéreo y las oficinas de información aeronáutica como mecanismo de control interno.” Que aplica a todos los Encargados de estación y personal operativo de Control de Tránsito Aéreo y Servicios de Información Aeronáutica, desglosado en la elaboración de horarios (2.3), control de cambios (2.4) y control de horarios (2.5).
- Formulario 7F171 ANS Revisión de 15 de enero de 2016. V 03. representa en una cuadrícula los días del mes en la parte horizontal y las siglas que indican las iniciales de los funcionarios tanto supervisores como operativos en sus respectivos turnos de trabajo.

Los turnos indican la asignación horaria a las jornadas con una correspondencia de números (1, 1<sup>a</sup>, 2, 2<sup>a</sup>, 3, 3<sup>a</sup>, 4, 5, 6, 7, 8 que corresponden por su orden a jornadas de seis horas y su distribución de la siguiente manera:

### TURNOS DE TRABAJO

|     |                     |
|-----|---------------------|
| 1   | 06:00 am A 12:00 MD |
| 1 A | 05:00 am a 11:00 am |
| 2   | 12:00 MD a 6:00 pm  |
| 2 A | 11:00 am a 05:00 pm |
| 3   | 06:00 pm a 12:00 am |
| 3 A | 03:00 pm a 09:00 pm |
| 4   | 12:00 am a 06:00 am |
| 5   | 09:00 am a 03:00 pm |
| 6   | LIBRE               |
| 7   | PAGADO              |
| 8   | VACACIONES          |

En la parte final del formulario se hace referencia a lo siguiente: TR- entrenamiento, OF- oficina e INC- incapacidad) y firma el Encargado de Estación.

Para el caso particular, se ilustra con la asignación horaria del mes de julio de 2023, correspondiendo a esta funcionaria CC.

- c) Que las Áreas sustantivas de la organización, facilitan la cobertura de la seguridad aérea y la navegación, amparados a la normativa específica, los objetivos y productos que la Institución brinda.

La labor desarrollada por el personal de Servicios de Tránsito Aéreo y unidades organizativas adscritas se presta en los aeropuertos internacionales, lo cual está normado en las regulaciones aeronáuticas y procedimientos atinentes.

- d) Que el Decreto Ejecutivo número 41417-MOPT publicado en La Gaceta número 03 del 04 de enero de 2019 “Reorganización administrativa integral del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General



de Aviación Civil”, en lo atinente establece en relación con el lugar donde está destacado el funcionario Dacio González González:

*“Artículo 22º-Son funciones del Departamento de Servicios de Navegación Aérea, las que se detallan a continuación:*

*1. Establecer y suministrar servicios de tránsito aéreo en las regiones de información de vuelo, áreas de control y zonas de control sobre el territorio costarricense...*

*Para llevar a cabo sus funciones, este Departamento se dividirá en las Unidades de: ATM y AIM; y en los Procesos y Sub-Procesos considerados necesarios.”*

Los funcionarios de Navegación Aérea, por requerimientos de control y registros instaurados en la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos (Proceso Gestión Documental y Remuneraciones) remiten mensualmente las cuadrículas con la asignación de roles de trabajo que soportan la verificación de datos y variaciones a incluir en la Planilla, y su ajuste a la normativa reguladora.

Estas verificaciones forman parte del tema de control interno y se describen en el artículo 18 inciso 13 del Decreto Ejecutivo número 41417 – MOPT mencionado, que respecto al Proceso de Gestión Documental y Remuneraciones, indica:

*“Artículo 18º-Son funciones de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, las que se detallan a continuación:*

*4. Aplicar las políticas y normativa, que en materia de Gestión de Recursos Humanos, emitan la Dirección General de Servicio Civil y otras entidades que por ley tengan competencia afín.*

*13. Elaborar debidamente la Nómina de pago y Liquidaciones de extremos laborales de la institución.”*

Para el control de las remuneraciones y la verificación de la asistencia, se realiza un intercambio de información basado en la remisión de la asignación de los turnos o roles de trabajo mencionados.

e) Que respecto a las funciones desarrolladas por el funcionario reportado como ausente, de acuerdo con la Certificación 379 – 2023 del Proceso Gestión Documental y Remuneraciones, se menciona: que dicha funcionaria labora para la Institución desde el 24 de octubre de 1995, destacada en Radar del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ocupando el puesto número 380276, clase ATM D, en condición de puesto en propiedad. De acuerdo con el Manual de Puestos del Área Técnica versión 3, en vigencia, las actividades asignadas al puesto número 380276 se enumeran en el folio 004 del expediente y de seguido en la Constancia mencionada se efectuó la descripción de funciones de naturaleza técnica que se citan.



## ACTA No. 48-2023

f) Que el Reglamento Autónomo de Servicio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Decreto Ejecutivo número 36235 – MOPT, el cual regula las relaciones entre dicho Ministerio y sus funcionarios, establece en cuanto a control de asistencia:

### CAPÍTULO XII Del Registro de Asistencia

*“Artículo 61.- La Dirección de Recursos Humanos establecerá los mecanismos para el control de la asistencia al trabajo de los servidores del Ministerio, con las excepciones que se establecen en este Reglamento.”*

*“Artículo 62.- El control de asistencia al trabajo de los servidores (as) se llevará a cabo por medio de registros que para ese efecto establezca la institución. Cada servidor (a) deberá realizar la marca personalmente al inicio y conclusión de la jornada de trabajo. En aquellas dependencias cuya naturaleza de sus funciones implique ejecutarlas fuera de la oficina, el (la) jefe (a) inmediato (a) establecerá el control de asistencia adecuado, para verificar la asistencia del servidor. Las ausencias al trabajo deberá reportarlas la jefatura de Recursos Humanos, una vez transcurrido el tiempo legalmente previsto para que el (la) servidor (a) presente las justificantes correspondientes.”*

El artículo 71 ibidem, por su parte dispone:

*“Artículo 71.-En todos los casos de ausencias, el servidor(a) deberá notificar lo antes posible a su jefe(a) inmediato, verbalmente o por escrito, las causas que le impidan asistir a su trabajo. Por ninguna razón, salvo de fuerza mayor, deberá esperar hasta el segundo día de ausencia para notificarlo. La jefatura inmediata reportará por escrito a la Oficina de Recursos Humanos las ausencias en que haya incurrido el servidor(a), a más tardar al tercer día de ausentarse a sus labores.”*

En particular el Capítulo V “De los deberes y obligaciones de los servidores y servidoras “ en el artículo 41, establece en lo que interesa:

*“Artículo 41.-Además de las consignadas en los artículos 71 del Código de Trabajo, 39 del Estatuto de Servicio Civil, 50 de su Reglamento, son obligaciones de los servidores(as) del Ministerio:*

*“1) Prestar sus servicios personalmente en el centro de trabajo en que labore, en forma regular y continua, y cumplir con la jornada de trabajo correspondiente.*

*11) Presentar a su jefe inmediato, constancia del tiempo empleado en sus visitas a las instituciones aseguradoras, al consultorio médico institucional o al médico particular, y presentarse a su lugar de trabajo en un tiempo razonable, posterior a la atención médica. La constancia será entregada a más tardar en la jornada siguiente, salvo que el servidor(a) esté imposibilitado para hacerlo por causa que deberá demostrar.*

*13) Presentar a su jefe(a) inmediato, la incapacidad extendida por la Caja Costarricense del Seguro Social o Instituto Nacional de Seguros. Por ninguna razón, salvo la de fuerza mayor, deberá esperar el servidor hasta el segundo día de ausencia para dar aviso a su jefe(a) inmediato de las razones que le*

*impiden presentarse al trabajo, sin que ello implique la obligación de pago de salario, excepto que se configuren los supuestos de ley para proceder a su reconocimiento.”*

Artículo 81.-Las ausencias injustificadas computables dentro de un mismo mes calendario, darán lugar a las siguientes sanciones:

- a) Por media ausencia, amonestación escrita;*
- b) Por una ausencia o dos medias ausencias alternas, suspensión hasta por dos días...”*

g) Que la Circular DGAC-URH-CIR-0002-2015 de 11 de marzo de 2015 de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos, avalada por la Dirección General de Aviación Civil dispuso para efectos de justificar las inconsistencias en el registro y control de marcas, la recepción de una justificación mensual en la unidad emisora. Dicha medida se ha implementado desde 01 de abril de 2015. En lo que nos concierne se estableció que el documento se deberá presentar a más tardar en los primeros cinco días hábiles del mes siguiente. De lo contrario se procede con el trámite respectivo ante el Proceso de Relaciones Laborales. (folio 006)

Siendo que a la fecha en el expediente no se cuenta con la debida justificación ni tampoco una información al respecto por parte de la jefatura inmediata de la funcionaria Channer Herron, refiriéndose a la existencia de justificación alguna sobre el particular.

h) En relación con aspectos de procedimiento administrativo para la aplicación de la sanción mencionada, tratándose de hechos de mera constatación, Sala Constitucional ha indicado:

*“Este Tribunal, por mayoría, y bajo una mejor ponderación, considera que en las faltas de mera constatación, cuando no estamos en presencia de una suspensión superior a ocho días o un despido, casos en los que están de por medio los derechos fundamentales al trabajo y al salario – en el supuesto de este último ante una afectación significativa-, no es necesario dar el debido proceso. Ergo, como en reiteradas ocasiones este Tribunal ha señalado, en aquellos casos en los que los funcionarios públicos cometan faltas que sean catalogadas como de mera constatación, la Administración no se encuentra obligada a llevar a cabo un procedimiento conforme las reglas del debido proceso. (...)”<sup>1</sup>*

Análogo a lo indicado, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes mediante el oficio DAJ-2015-4665 de 25 de setiembre de 2015 de la Asesoría Jurídica se pronunció al respecto invocando la misma cita jurisprudencial, estando de acuerdo de omitir el debido proceso, en caso que la sanción aplicable a la conducta sea inferior a ocho días de suspensión. Por lo que lo procedente es la imposición de la sanción disciplinaria sin necesidad de diligenciar un procedimiento administrativo que confiera debido proceso.

i) Que con fundamento en los aspectos analizados por la Procuraduría General de la República en el **Dictamen número C-034 de 11 de febrero de 2003**, sobre el órgano que ejerce la relación jerárquica laboral de los servidores administrativos y los de otros regímenes a lo interno de la Institución, consideró que en atención a la desconcentración operada en la Ley General de Aviación Civil se refiere a aspectos técnicos relacionados directamente con la materia de aviación civil y corresponden a los que se enlistan en los artículos

<sup>1</sup> SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Voto No 2012-014378, a las once horas cuarenta minutos del doce de octubre de dos mil doce.



10 y 18 respectivamente. Y en lo concerniente a las autoridades de Aviación Civil, éstas sí son competentes para el manejo del personal excluido del régimen de Servicio Civil. En resumen, cuando se trate de servidores excluidos del Régimen de Servicio Civil, las potestades sancionatorias o disciplinarias deben ser ejercidas por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

En el presente caso, de acuerdo con la Constancia número DGAC-378-2023 recibida el 01 de agosto de 2023, emitida por el Proceso Gestión Documental y Remuneraciones de la Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, la señora **CARMEN CHANNER HERRON, portadora de la cédula de identidad número 0700780472**, ostenta un puesto clasificado como ATM D, en propiedad, perteneciente al Área Técnica, según reseña en la investigación. De la cual se extrae como recomendaciones:

De acuerdo la ausencia a trabajar puesta en conocimiento en relación con la funcionaria Carmen Channer Herron, cédula de identidad número 0700780472, que:

Como hecho de mera constatación, no se presentó a laborar el día 09 de julio de 2023 según la asignación del rol de trabajo y tampoco se ha verificado la presentación de justificante o documento de incapacidad.

Que conforme a la sanción descrita por el Decreto Ejecutivo número 36235 – MOPT procede aplicar la sanción de suspensión sin goce de salario dispuesta por el artículo 81 inciso b) por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

*b) Por una ausencia o dos medias ausencias alternas, suspensión hasta por dos días...*

En razón de lo cual, considerando la naturaleza de las funciones descritas y la ausencia en la presentación del comprobante y justificación o incapacidad respectiva, y por ende injustificada la ausencia a laborar.

**POR TANTO,  
El Consejo Técnico de Aviación Civil  
Resuelve:**

- 1) Sancionar disciplinariamente a la funcionaria CARMEN CHANNER HERRON, cédula de identidad número 0700780472 con 1 día de suspensión sin goce de salario, por la ausencia a laborar el día 09 de julio de 2023 sin justificación, esto de conformidad con lo expuesto en el criterio técnico remitido a este Consejo mediante documento DGAC-DFA-RH-RL-OF-018-2023 de fecha 09 de agosto de 2023 y al amparo del artículo 71 del Código de Trabajo.
- 2) Comunicar a la Dirección General la presente resolución para que proceda con las gestiones internas que correspondan.

Luis Amador Jiménez  
Presidente  
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

**No. 0110-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con diez minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.**

Conoce el Consejo Técnico de Aviación Civil, el informe final que conoce el reclamo administrativo interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, en su condición de apoderado con facultades suficientes 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 número 2017LN-000001-0006600001

**Resultando:**

**Primero:** Que con el fin de contratar servicios administrados para el centro de datos principal, procesamiento, almacenamiento, respaldo de datos, plataforma de red de datos y una solución de telefonía sobre IP, para la Dirección General de Aviación Civil, el Consejo Técnico de Aviación Civil promovió la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001, denominada “*Contratación de servicios Administrados para el Centro de Datos principal, procesamiento, almacenamiento, respaldo de datos, plataforma de red de datos y telefonía sobre IP para la Dirección General de Aviación Civil*”.

**Segundo:** Que el objeto de la contratación consistió en “*Contratar servicios administrados para el centro de datos, principal procesamiento, almacenamiento, respaldo de datos, plataforma de red de datos y una solución de telefonía sobre IP para la Dirección General de Aviación Civil*”.

**Tercero:** Que la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001, se le adjudicó al consorcio compuesto por las compañías Ideas Gloris sociedad anónima, Grupo Computación Modular Avanzada sociedad anónima, BC Network sociedad anónima y Redes Fusionet sociedad anónima, según orden de inicio del 30 de noviembre de 2017. Contrato vigente por 48 meses, es decir, hasta noviembre de 2021, esto de conformidad con el acuerdo tomado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo undécimo de la sesión ordinaria 49-2017 del 11 de julio de 2017.

**Cuarto:** Que en la *Decisión Inicial* del contrato se indicó que los encargados de la inspección de éste serían los señores Carlos Cerdas Lazo y Jorge Oses Rodríguez, funcionarios de la Unidad de Tecnologías de la Información. Sin embargo, todos los documentos de dicha contratación fueron suscritos por la señora Malou Guzmán Quesada, entonces jefa de la Unidad de Tecnologías de la Información.

**Quinto:** Que del análisis del expediente no se encontró que la Administración realizara recepción definitiva del proyecto, recibiendo el proyecto a entera satisfacción.

**Sexto:** Que mediante oficio número CODISA-DGAC-007-2022 del 17 de agosto de 2022, el señor Johnny Xatruch Benavides, en su condición de apoderado con facultades suficientes de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, presentó un reclamo administrativo denominado “*Reclamo Administrativo para el Reconocimiento de Costos no contemplados en Oferta - Equilibrio Económico Financiero del Contrato*”,

donde solicitó el reconocimiento de los costos incurridos en obras civiles desarrolladas en las distintas sedes de la Dirección General de Aviación Civil, para implementar los servicios de conectividad; así como, las obras desarrolladas para el restablecimiento del servicio prestado, por ruptura de fibra óptica generada por terceros.

**Séptimo:** Que mediante oficio número DGAC-TI-OF-181-2022 del 2 de noviembre de 2022, la Unidad de Tecnologías de la Información procedió a remitir a la Asesoría Jurídica, respuesta o informe técnico del reclamo administrativo denominado “*Reclamo Administrativo para el Reconocimiento de Costos no contemplados en Oferta - Equilibrio Económico Financiero del Contrato*”, presentado por la compañía Ideas Gloris sociedad anónima.

**Octavo:** Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1332-2022 del 28 de noviembre de 2022, la Asesoría Jurídica solicitó a la Unidad de Tecnologías de la Información, lo siguiente:

“(…)

*Sin embargo, dicho informe se encuentra con poca información, que permita justificar ante la empresa CODISA, el porque no lleva razón en su reclamo, por lo que se devuelve el mismo, para ampliar y remitir la pruebas que respalden dichos argumentos.*

*Asimismo, esta Unidad le solicita una reunión con el fin de precisar las respuestas a los argumentos de la empresa, para dar una respuesta más precisa.*

(…)”.

**Noveno:** Que mediante oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 del 29 de marzo de 2023, la Unidad de Tecnologías de la Información dio respuesta al oficio número DGAC-AJ-OF-1332-2022 citado, indicando lo siguiente:

*“De todo lo anterior esta Unidad de Informática manifiesta las siguientes Conclusiones y recomendaciones: Conclusiones:*

- 1. Que el Consorcio argumentó en su oferta, que su alcance de servicios excluía cualquier obra civil en la instalación de los enlaces de comunicación requeridos.*
- 2. Que en el cartel la Dirección General de Aviación Civil no contemplo la obra civil que se requería para pasar los enlaces de comunicación.*
- 3. Que al no existir los ductos en los edificios para el ingreso del nuevo enlace de comunicación necesarios para la implementación, el consorcio comunicó tres escenarios en el oficio CODISA-DGAC-013- 2018, y al no obtener respuesta por parte de la DGAC, determino que la única opción viable, era la siguiente: iii. Que El Consorcio opte por hacerse cargo de la instalación del nuevo ducto, con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, sin perjuicio del ejercicio de los derechos*



contractuales que le asisten a El Consorcio a la luz del principio de intangibilidad patrimonial.

4. Que no existe en el expediente que se haya dado respuesta positiva o negativa al oficio CODISA-DGAC-013-2018.

5. Que si no se hubieran implementado las obras civiles, nunca hubiese sido técnicamente posible desarrollar el objeto contractual, por lo tanto, el consorcio habría incumplido con la implementación del servicio.

6. No existe documentación que haya remitido al consorcio de parte de la DGAC, que haya aclarado el tema de la obra civil en el proceso de implementación, por lo que la única respuesta que facilitó la DGAC es que se gestione y coordine los permisos para poder ingresar y tener acceso a los puntos donde se deben realizar las diferentes tareas de instalación, de acuerdo a lo solicitado en el cartel, misma que se estableció en el documento de la DGAC "SEGUNDA ACLARACION 2017LN-00001-0006600001 SERVICIOS ADMINISTRADOS.PDF.pdf" (página 3) con los siguientes puntos:

(...)

7. Se aclara que la Dirección General de Aviación Civil brindará los permisos con respecto a los accesos necesarios para la colocación de los equipos correspondientes a la instalación de la Fibra Óptica.

8. Se aclara que la empresa adjudicataria tendrá acceso al punto donde llegarán los enlaces en cada una de las oficinas regionales, incluyendo los aeropuertos.

(...)

7. Que si el Consorcio, no hubieran implementado las obras civiles, nunca hubiese sido técnicamente posible desarrollar el objeto contractual.

8. Las obras civiles fueron esenciales para garantizar la conectividad contratada, para cumplir con los objetivos que solicita la contratación, de no ser así, la DGAC no habría podido operar correctamente.

9. Los daños generados en la fibra óptica del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJSM), fueron asumidos por el Consorcio, al no tener respuesta del oficio CODISA-DGAC-001-2019 del 29 de octubre de 2019, citado, por parte de la DGAC, incurriendo en gastos extras para dicha reparación.

10. El Consorcio reparó los daños, con el fin de reestablecer los servicios, a raíz de afectaciones generadas por terceros no imputables al Contratista, consistentes en el daño de la fibra óptica instalada, la reparación fue esencial para habilitar conectividad en el Aeropuerto Juan Santamaría.

11. Los gastos ejecutados por el consorcio son técnicamente justificados, máxime que la administración nunca dio respuesta a los informes mensuales, ni a ningún otro oficio referente a las obras civiles, ni a la propuesta de la reparación de la fibra óptica en el Aeropuerto Juan Santamaria.

*Recomendaciones:*

1. Que se realicen los procedimientos y/o trámites legales y financieros correspondientes, para determinar la existencia de un posible monto a reconocer por concepto de gastos extras, incurridos por el Consorcio, por la implementación de la obra civil en las diferentes sedes no contemplada en el cartel, ni en las aclaraciones al mismo, y la reparación de la fibra de comunicación en el Aeropuerto Juan Santamaria daño no imputable al Consorcio.

2. Se recomienda incluir en las siguientes contrataciones todas las obras adicionales necesarias para el cumplimiento del objeto contractual”.

**Décimo:** Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-355-2023 del 26 de abril de 2023, la Asesoría Jurídica solicitó un criterio técnico a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos, referente al reclamo administrativo denominado “*Reclamo Administrativo para el Reconocimiento de Costos no contemplados en Oferta - Equilibrio Económico Financiero del Contrato*”, literalmente se solicitó lo siguiente:

“(…)

*Con respecto a lo citado, la Unidad de Tecnologías de la Información se refirió a la parte tecnológica e indica que la empresa realizó los trabajos de referencia en la licitación pública 2017LN-000001-0006600001, para la Contratación de Servicios Administrados de Data Center, plataforma de red datos y telefonía IP, para la DGAC.*

*La empresa manifiesta que en su oferta económica nunca se ofertó obra civil alguna, pues el cartel de la licitación de marras, nunca contempló la ejecución de obras civiles, es decir, el precio excluía cualquier tipo de obra de esa naturaleza, dentro de instalaciones de las Oficinas Regionales y Centrales de la DGAC, para la instalación de los enlaces requeridos.*

*Con respecto a la evaluación de la obra civil, requerimos de su oficina colaboración que permita justificar el posible pago a la empresa CODISA, por lo que le solicitamos que nos indique lo siguiente:*

1. Un estudio de mercado referente a si los montos o precios de las facturas son razonables, con el trabajo realizado (obra civil).

2. Cualquier otro aporte técnico, que puedan recomendar a esta Unidad del caso citado.

(…)”.



**Decimo primero:** Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0250-2023 del 9 de mayo de 2023, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos dio respuesta al oficio número DGAC-AJ-OF-355-2023 citado, en el cual se solicitó el criterio técnico sobre el reclamo administrativo denominado “*Reclamo Administrativo para el Reconocimiento de Costos no contemplados en Oferta - Reequilibrio Económico Financiero del Contrato*”.

**Décimo segundo:** Que mediante oficios números DGAC-DA-IA-OF-0380-2023 del 12 de julio de 2023, y DGAC-DA-IA-OF-0384-2023 del 12 de julio de 2023, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos remitió ampliación al oficio número DGAC-DA-IA-OF-0250-2023 citado, referente al reclamo administrativo denominado “*Reclamo Administrativo para el Reconocimiento de Costos no contemplados en Oferta - Reequilibrio Económico Financiero del Contrato*”.

**C11.731.469,50**

***b. Incidentes no imputables al Consorcio generadores de daños en la fibra óptica del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJSM)(...).***

*Se presentó un primer evento el día 16 de mayo de 2019, reportándose una caída en el enlace provisto por el Consorcio en el AIJSM. Después de cumplir con todos los requisitos, se realiza el diagnóstico y se establece que la causa de la falla se debe a un golpe en la fibra que provocó el daño de 50m de fibra dentro de las arquetas del aeropuerto, en la última milla hasta la manga de derivación. Lo anterior significó el reemplazo de los 50m de fibra óptica dañada para poder rehabilitar el enlace; haciendo la conexión con uno de los hilos libres que no presentaba daño.*

*Los requisitos de AERIS varían dependiendo del lugar del aeropuerto donde deben desarrollarse los trabajos. Dado que las labores de reemplazo se debían desarrollar en las arquetas del aeropuerto, El Consorcio pudo ejecutarlas sin requerir la contratación de un tercero.*

*El segundo evento se reportó el día 15 de julio de 2019. Después de cumplir con todos los requisitos, se realiza el diagnóstico y se localizó con el equipo de medición óptica, un daño por un posible dobladura del cable de fibra óptica en los ductos y/o canastas dentro del AIJSM.*

*Se realizó la prueba de más hilos en el cable de fibra óptica, pero todos muestran una caída en la longitud de onda de 1550 nm, lo cual hizo que el enlace estuviera fuera de servicio. La fibra óptica dentro del aeropuerto mide 665 metros, pero los daños se presentan a los metrajes de 312 en adelante. Dado que la fibra óptica presentaba todos los hilos dañados, se requirió realizar el tiraje de un nuevo cable de fibra óptica que significó reemplazar los 665m. de la fibra óptica inicialmente instalada en el AIJSM. CODISA-DGAC-007-2022 28*

*Con el fin de no incurrir en atrasos en la rehabilitación del enlace, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, el Consorcio optó nuevamente por gestionar el desarrollo de las labores de rehabilitación del enlace con la empresa Control y Potencia.*

Respecto a ambos incidentes, resulta indispensable hacer notar que en primer término, resulta más que evidente, el hecho de que los daños identificados y debidamente comprobados no fueron generados ni por una mala calidad de los insumos empleados por el Consorcio, ni por una actividad irregular por parte de nuestro personal. Lejos de ello, las secciones donde se identifican los daños corresponden a secciones sumamente restringidas dentro del Aeropuerto, en donde únicamente el personal de AERIS, o bien, los proveedores o subcontratistas de dicho gestor, pueden ingresar. En otras palabras, no son puntos de acceso general ni corresponden a secciones donde el personal de nuestro Consorcio haya tenido acceso una vez que se desarrollaron las obras respectivas, por lo que resulta material y técnicamente imposible que esos incidentes obedecieran a elementos imputables al Consorcio. La responsabilidad de la vigilancia del acceso a dichas dependencias es resorte exclusivo de AERIS precisamente en virtud de todos los parámetros de seguridad y restricción que hubo que enfrentar, por lo que las incidencias reportadas reflejan un evidente descuido ya sea del propio personal de AERIS, o bien de los proveedores que han tenido acceso a esas zonas de forma posterior a nuestros trabajos.

### **III. Necesidad de las obras y utilidad de las mismas para la Administración Contratante**

Las obras descritas que generaron incremento de costos para el Consorcio tienen dos características: a) no eran obras que se entendieran como parte del precio ofertado y adjudicado, ni eran obras contempladas en el Cartel; b) fueron labores desarrolladas en beneficio de la Administración Contratante de las cuales la Dirección General de Aviación Civil saca provecho y utilidad, por lo que, en el marco de la razonabilidad y proporcionalidad, deben ser obras cuyos costos ameritan reintegro.

En relación con las obras Civiles generadas por las Visitas en Sitio realizadas ya en fase de ejecución para hacer un diagnóstico de las condiciones de cada Sede, debemos manifestar que en nuestra Oferta se estipuló claramente que su alcance de servicios excluía cualquier obra civil tendiente a la instalación de los enlaces de comunicación requeridos, al indicar en el punto 5. CONEXIONES ENTRE EL CENTRO DE DATOS, OFICINAS CENTRALES Y REGIONALES de su oferta lo siguiente:

“... La DGAC debe brindar en todas las Oficinas Regionales los ductos de ingreso de las fibras hasta cada uno de los puntos solicitados. No se contempla la ejecución de ninguna obra civil eventual dentro de instalaciones de las Oficinas Regionales y Centrales de la DGAC para la instalación de los enlaces requeridos. ...” (el subrayado no es del original) CODISA-DGAC-007-2022 29 A raíz de lo anterior, mediante oficio DGAC-PROV-OF-126-2017 de fecha 18 de abril del 2017, la DGAC le remitió a El Consorcio una Solicitud de Subsanción de Oferta a la Licitación Pública Número 2017LN-000001-0006600001 en la cual, requería entre otras cosas, que el Consorcio aclarara a qué se refería con lo indicado en ese apartado de CONEXIONES ENTRE EL CENTRO DE DATOS, OFICINAS CENTRALES Y REGIONALES. A dicha solicitud de aclaración se respondió lo siguiente, explicando la utilidad y necesidad de lo descrito:

*“Ahora bien, para efectos de cumplir con lo solicitado por la Administración, estimamos importante precisar que con independencia de cuál sea el oferente (pues todas las empresas participantes se encuentran en el mismo supuesto), el proveer un enlace de fibra óptica requiere de dos “instancias” de instalación:*

*1. La fibra debe llegar por vía pública hasta el edificio en cuestión haciendo uso de infraestructura (postes o ductos) propiedad de proveedores estatales (ICE, CNFL). Otros proveedores solicitan permisos y hacen acuerdos con los proveedores estatales para poder utilizar esta infraestructura.*

*2. La fibra debe ingresar al edificio del cliente (en este caso, las oficinas de la DGAC) haciendo uso de la infraestructura que para tales fines el inmueble del cliente disponga o habilite como pertinente; logrando así llevar el enlace desde la vía pública hasta el cuarto de comunicaciones o el lugar donde se encuentra el equipo de comunicaciones. Es decir, esta infraestructura es parte del edificio del cliente y, por tanto, quien tiene control de esa sección es un tercero (el cliente) ajeno al proveedor y a su control. Lo anterior es aún más relevante en este caso ya que se trata de aeropuertos y otras infraestructuras críticas bajo control gubernamental (a través de la DGAC) o de un gestor interesado (como en el caso del Aeropuerto Juan Santamaría). Con lo anterior, estamos indicando que el Consorcio respetará las disposiciones que sobre sus edificios indique la Administración.*

*(...)*

*No obstante lo anterior, durante las visitas de inspección realizadas por El Consorcio se logró constatar que en las siguientes Oficinas de la DGAC, no existía algún ducto disponible para el ingreso de la fibra óptica:*

- i. Hangar del Aeropuerto Tobías Bolaños Fechas de visitas: 18-dic-2017 y 23- ene-2018*
- ii. OFGI del Aeropuerto Juan Santamaría Fechas de visitas: 20-dic-2017, 22-ene2018 y 22-may-2018*
- iii. Aeropuerto Juan Santamaría Fechas de visitas: 20-dic-2017, 25-ene-2018 y 29-may-2018*
- iv. Aeropuerto de Limón Fechas de visitas: 24-ene-2018 y 14-feb-2018*
- v. Oficinas Centrales de la DGAC Fechas de visitas: 23-ene-2018 y 15-feb-2018 CODISA-DGAC-007-2022 30*

***Y específicamente respecto a la necesidad y utilidad de las obras se indicó en esa misma Nota lo siguiente:***

*Si en estos Edificios hubiese existido un ducto disponible para el ingreso de la Fibra óptica, las únicas labores que se habrían coordinado con la DGAC, son las de instalación de la fibra óptica, que consiste en introducir el cable de fibra óptica por el ducto, desde el punto de entrada al edificio, hasta que salga al final del ducto que está en el cuarto de comunicaciones principal del edificio. Una vez se tiene el cable en este punto, se proceden a instalar los dispositivos de comunicaciones donde se conecta ese cable de fibra óptica, se realizan pruebas*

técnicas y a partir de los resultados positivos, se considera que el nuevo enlace de comunicaciones ya está establecido.

Al no existir un ducto disponible en esos edificios para el ingreso del nuevo enlace de comunicación, se presentan 3 escenarios:

i. *Que no se instale el nuevo enlace de comunicaciones porque no hay un ducto disponible y por ende, estas Oficinas no dispondrían del concepto de comunicaciones redundantes solicitado en el Cartel de Licitación y ante la eventual falla del enlace de comunicaciones del ICE, estas oficinas quedarían desconectadas de la red de datos de la DGC y por lo tanto, no podrían operar (no se lograría satisfacer parte del interés público de la contratación).*

ii. *Que la Administración se haga cargo de realizar la obra civil (valorar el diseño, valorar su costo, buscar el contenido económico, coordinar el momento oportuno para llevarla a cabo y finalmente, desarrollar la obra en cada sitio); sin embargo, esta opción representa un riesgo para El Consorcio ya que tendría que esperar a que la Administración complete todo lo anterior y se podría consumir el plazo de implementación del proyecto, afectando las expectativas financieras de El Consorcio, ya que no podría empezar a recuperar la inversión en el momento que tenía considerado inicialmente.*

iii. *Que El Consorcio opte por hacerse cargo de la instalación del nuevo ducto, con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, sin perjuicio del ejercicio de los derechos contractuales que le asisten a El Consorcio a la luz del principio de intangibilidad patrimonial.*

**En otras palabras, si no se hubieran implementado las obras civiles, nunca hubiese sido técnicamente posible desarrollar el objeto contractual.**

*Por otro lado, en cuanto a la necesidad y utilidad de las labores implementadas para retomar la conectividad del Aeropuerto Juan Santamaría por la ruptura de la fibra óptica generada por terceros, resulta más que evidente el hecho de que en caso de no haberse actuado de la forma en que el Consorcio determinó, el servicio se hubiese visto interrumpido de manera indeterminada con un gravísimo impacto para el servicio que presta la DGAC. Fue únicamente y gracias al diagnóstico brindado por el Consorcio, que la situación se pudo solventar a pesar de que no era nuestra responsabilidad contractual pues el daño fue generado por la intervención de terceros. CODISA-DGAC-007-2022 31*

#### **IV. Cuantificación de los Costos**

*En relación con las obras civiles relativas a las distintas sedes, la cuantificación total en colones es de: ₡11.731.469,50 (once millones setecientos treinta y un mil cuatrocientos sesenta y nueve colones con cincuenta céntimos). En lo que respecta a los daños de los enlaces la cuantificación total es de: US\$10.179,72 (diez mil ciento setenta y nueve dólares con setenta y dos centavos).*

**V. Pretensión Concreta**

*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 que la Dirección General de Aviación Civil declare:*

- 1. Que se han erogado costos no contemplados en oferta que impactan el equilibrio económico financiero del contrato.*
- 2. 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.*
- 3. Que corresponde por lo tanto el pago de C\$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.*
- 4. 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.*

**VI. Prueba**

- 1. Informes Mensuales de Avance.*
- 2. Minutas de Reuniones.*
- 3. Notas dirigidas y presentadas ante la DGAC.*
- 4. Facturas y cotizaciones de las obras.*

*(...)*

- a) **Criterio técnico emitido por la Unidad de Tecnologías de la Información de la Dirección General de Aviación Civil.**

Mediante oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 del 29 de marzo de 2020, el señor Allan Monge Hernández, jefe interino de la Unidad de Tecnologías de la Información, se refirió al escrito del reclamo administrativo presentado por el Consorcio, indicando en cada uno de los argumentos, lo que a continuación se transcribe.

*(...)*

**Primero:**

*Que la Dirección General de Aviación Civil (en adelante DGAC), publicó Cartel para la Licitación Pública 2017LN-000001-0006600001. Dicho Cartel nunca contempló la realización de obras de infraestructura u obras civiles para proveer los servicios a la*



*Administración y un ejemplo de ello es la descripción que se da en el punto 3 de Objetivos Específicos de la contratación:*

### **“3. OBJETIVOS ESPECIFICOS**

*La DGAC busca la renovación completa de sus servicios TIC bajo un esquema de servicios administrados. Bajo esta iniciativa se plantea, en primera instancia, los servicios administrados para el centro de datos principal donde el oferente debe, de acuerdo con los lineamientos detallados en este cartel:*

- 1. Proveer un área dentro de un Centro de Datos que tenga certificación Tier III, según el Uptime Institute.*
- 2. Suministrar, implementar y operar toda la infraestructura tecnológica a nivel de servidores de datos, solución de virtualización, almacenamiento, equipos de redes y comunicaciones, equipos de seguridad perimetral, equipos de respaldo de información y licencias de software requeridas para implementar, configurar y mantener disponible los servicios TIC de la DGAC. Además, se requiere que bajo la misma modalidad que el oferente suministre, implemente, mantenga y soporte lo siguiente:*
  - 1. Equipos de comunicación física e inalámbrica en las Oficinas Centrales de la DGAC.*
  - 2. Equipos de comunicación física en las Oficinas Regionales de la DGAC.*
  - 3. Telefonía IP tanto para las oficinas centrales como para las regionales de la DGAC”.*

### **Con respecto a lo anterior se manifiesta:**

*La Licitación Pública 2017LN-000001-0006600001 buscaba la renovación completa de los servicios TIC (Tecnologías de la Información y Comunicación) mediante un esquema de servicios administrados. En este sentido, el objetivo específico de la contratación era que el oferente proporcionara un área dentro de un Centro de Datos que tuviera certificación Tier III, según el Uptime Institute, y suministrara, implementara y operara toda la infraestructura tecnológica necesaria para mantener disponible los servicios TIC de la DGAC, incluyendo servidores de datos, solución de virtualización, almacenamiento, equipos de redes y comunicaciones, equipos de seguridad perimetral, equipos de respaldo de información y licencias de software requeridas.*

*Además, se requería que el oferente suministrara, implementara, mantuviera y brindara soporte para los equipos de comunicación física e inalámbrica en las Oficinas Centrales y Regionales de la DGAC, así como para la telefonía IP en ambas oficinas.*

*Cabe destacar que, dicho cartel no contemplaba la realización de obras de infraestructura u obras civiles para proveer los servicios a la Administración, por lo que este punto la empresa lleva la razón ya que técnicamente optó por hacerse cargo de la instalación de los nuevos ductos con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados,*



ya que pueden afectar la conectividad en las diferentes sedes, y no cumplir con las funciones de la Institución.

(...)

**Segundo:** En fecha 02 de enero de 2017, el Consorcio presentó su oferta de servicios dentro de la Licitación Pública 2017LN-000001-0006600001 para la Contratación de Servicios Administrados de Data Center, plataforma de red datos y telefonía IP para la DGAC. En nuestra oferta económica nunca se ofertó obra civil alguna, pues el Cartel de la Licitación de marras, tal como lo indicamos previamente, nunca contempló la ejecución de obras civiles.

(...)

**Con respecto a lo anterior se manifiesta:**

Efectivamente el Consorcio presentó su oferta de servicios dentro de la Licitación Pública 2017LN-000001-0006600001 para la Contratación de Servicios Administrados de Data Center, plataforma de red datos y telefonía IP para la DGAC, y en la oferta económica nunca se ofertó obra civil alguna, ya que el Cartel de la Licitación no contemplaba la ejecución de obras civiles.

Además, en la oferta económica, el Consorcio no incluyó ninguna oferta relacionada con obras civiles. Esto se debe a que el cartel de la licitación no contemplaba la realización de obras civiles en el proyecto, como se ha mencionado anteriormente.

(...)

**Tercero:** La oferta económica y de servicios planteada por el Consorcio en el proceso licitatorio, no solo nunca reflejó la existencia de obras de infraestructura, sino que incluso fuimos claros y expusimos en manifestar que nuestro precio excluía cualquier tipo de obra de esa naturaleza. Veamos:

“La DGAC debe brindar en todas las Oficinas Regionales los ductos de ingreso de las fibras hasta cada uno de los puntos solicitados. No se contempla la ejecución de ninguna obra civil eventual dentro de instalaciones de las Oficinas Regionales y Centrales de la DGAC para la instalación de los enlaces requeridos”. (...)

**Con respecto a lo anterior se manifiesta:**

Basándonos en la información proporcionada en el punto E.5, podemos manifestar que la oferta económica y de servicios presentada por el Consorcio en el proceso licitatorio para la contratación de servicios administrados de Data Center, no contempló la existencia de obras de infraestructura, sino que incluso fue explícita en manifestar que su precio excluía cualquier tipo de obra de esa naturaleza.

De hecho, se menciona específicamente en la oferta del Consorcio que la DGAC debía proporcionar en todas las Oficinas Regionales los ductos de ingreso de las fibras hasta cada uno de los puntos solicitados, inclusive en el cartel no se contempla la posible ejecución de obra civil, llevando razón la empresa, ya que en el cartel en el punto E) **ENLACES DE COMUNICACIÓN**, solo menciona los servicios de dichos enlaces.

(...)

**Cuarto:** La anterior aclaración incorporada en la oferta, incluso fue ampliada a raíz de una solicitud de subsanación, todo por medio de nota del 21 de abril de 2017, en los siguientes términos:

“Ahora bien, para efectos de cumplir con lo solicitado por la Administración, estimamos importante precisar que con independencia de cuál sea el oferente (pues todas las empresas participantes se encuentran en el mismo supuesto), el proveer un enlace de fibra óptica requiere de dos “instancias” de instalación:

1. La fibra debe llegar por vía pública hasta el edificio en cuestión haciendo uso de infraestructura (postes o ductos) propiedad de proveedores estatales (ICE, CNFL). Otros proveedores solicitan permisos y hacen acuerdos con los proveedores estatales para poder utilizar esta infraestructura.
2. La fibra debe ingresar al edificio del cliente (en este caso, las oficinas de la DGAC) haciendo uso de la infraestructura que para tales fines el inmueble del cliente disponga o habilite como pertinente; logrando así llevar el enlace desde la vía pública hasta el cuarto de comunicaciones o el lugar donde se encuentra el equipo de comunicaciones. Es decir, esta infraestructura es parte del edificio del cliente y, por tanto, quien tiene control de esa sección es un tercero (el cliente) ajeno al proveedor y a su control. Lo anterior es aún más relevante en este caso ya que se trata de aeropuertos y otras infraestructuras críticas bajo control gubernamental (a través de la DGAC) o de un gestor interesado (como en el caso del Aeropuerto Juan Santamaría). Con lo anterior, estamos indicando que el Consorcio respetará las disposiciones que sobre sus edificios indique la Administración.

La sección cartelaria citada por la DGAC en este punto, establece que la institución cuenta actualmente con los servicios del ICE para los enlaces de comunicación entre las diferentes oficinas. A partir de lo anterior sería razonable concluir que hoy en día los enlaces de comunicación provistos por el ICE ingresan a los diferentes edificios de las Oficinas Regionales y Centrales de la DGAC por una ductería existente para tales fines.

De esta forma, la aclaración que realiza el Consorcio en su oferta tiene como único fin precisar que es necesario que la DGAC gestione las acciones necesarias y pertinentes para que el Consorcio logre tirar los enlaces solicitados desde la vía pública hasta el punto de conexión identificado en los edificios del cliente. Para lograr lo anterior, es posible utilizar los mismos medios que la DGAC está utilizando hoy en día para los enlaces del ICE o los que la Administración disponga.

*Por otro lado, la oficina regional que corresponde al Aeropuerto de Limón cuenta con una condición especial en términos de disponibilidad de servicios de comunicaciones. Esta es una condición que se presenta actualmente a nivel país y se refiere a que el único proveedor de servicios de comunicación hoy en la zona del aeropuerto es el ICE. De esta forma, cualquier otro proveedor que quiera brindar servicios de comunicación en esa zona, debe hacer instalación de fibra propia (servicio contemplado en nuestra oferta) y para esto cualquier oferente debe coordinar las acciones necesarias con la institución respectiva para lograr la autorización del uso de la infraestructura disponible en esa zona del país.*

*Sumado a lo anterior, el Aeropuerto Juan Santamaría también cuenta con una situación especial ya que éste se encuentra bajo la figura de gestión interesada cuyo titular es la empresa AERIS. Es decir, además de que se trata de un aeropuerto (estructura ya de por sí con políticas de acceso definidas por el gestor), éste se encuentra regulado bajo la figura contractual de la gestión interesada y por tanto, administrado por un tercero que gestiona y controla la infraestructura donde se deben entregar los enlaces solicitados. De esta forma, la aclaración incluida en nuestra oferta pretende simplemente resaltar que el punto "público" de entrada de fibra de cualquier proveedor al aeropuerto es el cuarto de servidores de RACSA existente. Fuera de ese cuarto, cualquier punto cae bajo la gestión de AERIS, donde el Consorcio debe respetar las indicaciones del gestor. De esta forma, el Consorcio necesita que la DGAC gestione las acciones necesarias con AERIS para que el Consorcio ejecute lo ofertado en este punto y lograr así la conexión de los enlaces desde ese cuarto a los puntos específicos solicitados dentro del aeropuerto".*

*Queda claro entonces, que la Administración era responsable por proveer las condiciones necesarias para la conexión de los enlaces y que la oferta del Consorcio que represento no contemplaba ninguna obra de infraestructura.*

*(...)*

**Con respecto a lo anterior se manifiesta:**

*La aclaración del Consorcio en su oferta tenía por objeto enfatizar que la DGAC era responsable de gestionar las acciones y condiciones necesarias requeridas para la conexión de los enlaces de fibra óptica desde la vía pública a los puntos de conexión específicos dentro de los edificios de la Institución.*

*La oferta no incluía ninguna obra de infraestructura (Obra civil) por parte del Consorcio. La DGAC debió coordinar con otras instituciones como ICE y AERIS para asegurar que la infraestructura necesaria estuviera disponible para que el Consorcio ejecutara su oferta, sin embargo, la misma no se gestionó ya que no existe ningún documento o acción que indique lo contrario.*

*Además, la empresa señaló que en el Aeropuerto de Limón y el Aeropuerto Juan Santamaría, tenían condiciones especiales para implementar parte de la obra civil que debía tenerse en cuenta, y además no fue indicada por la Administración en el cartel.*

(...)

**Quinto:** Una vez dada la Orden de Inicio y en el preámbulo de la ejecución contractual, el Consorcio realizó varias visitas en sitio en las diferentes sedes donde se prestarían los servicios para determinar el estado de la infraestructura existente y analizar cualquier tipo de contingencia no advertida en el Cartel ni contemplada en Oferta. Para tales fines, se elaboró un primer Informe de las Visitas de Inspección a las Sedes Regionales de la DGAC, el cual se remitió por medio de la Nota CODISADGAC-005-2018 del 23 de febrero del 2018. Este Informe contenía de manera preliminar un acercamiento de las deficiencias en infraestructura que nunca fueron advertidas en el Cartel y que conllevaban la necesidad de desarrollar obras civiles. (...)

**Con respecto a lo anterior se manifiesta:**

Es importante destacar que la DGAC no envió ninguna aclaración o respuesta en relación con las deficiencias de infraestructura identificadas en el informe preliminar enviado por el Consorcio mediante el oficio número **CODISA-DGAC-005-2018** del 23 de febrero del 2018, ya que no se encontró en los archivos de la DGAC.

(...)

**Sexto:** Que, a raíz de hechos posteriores verificados por parte del Consorcio en relación con las condiciones en sitio de las distintas sedes regionales y centrales, se emitió un Informe de Visitas actualizado por medio de la Nota **CODISA-DGAC012-2018** del 13 de junio de 2018, el cual además en su introducción aclaró que su contenido sustituía cualquier informe previo y prevalecía en caso de discrepancias. El Informe adjunto a la citada nota, hace una serie de advertencias, hallazgos e implicaciones en relación con el estado y las necesidades de Infraestructura de las sedes que fueron objeto de inspección, dentro de los cuales, y en lo que interesa, resalta lo siguiente:

**Aeropuerto Tobías Bolaños**

1. Dado que en esta Oficina Regional sí existe un ducto disponible para el ingreso del nuevo enlace al Edificio y que no se requiere el trámite de permisos de uso de infraestructura de un tercero, El Consorcio coordinará con la DGAC el inicio de las labores para establecer el nuevo enlace de comunicaciones, lo antes posible.

2. El cableado estructurado existente en las áreas inspeccionadas no reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos, por lo que representa un riesgo que podría incidir en la correcta implementación del proyecto y/o en el nivel de calidad de servicio esperado.

**Hangar del Aeropuerto Tobías Bolaños:**

1. No existía ducto disponible para el ingreso de los enlaces, lo que requería desarrollo de obra civil consistente en la instalación de un nuevo ducto de aproximadamente 40m de longitud.
2. Que la infraestructura se desarrollaría por parte del Consorcio, sin perjuicio de la reclamación en el ejercicio legítimo de los derechos contractuales que le asisten al Contratista y el equilibrio económico financiero.
3. El cableado estructurado existente en el área o cuarto de comunicaciones inspeccionado no reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos.

**Aeropuerto Daniel Oduber**

1. Para poder establecer el nuevo enlace de comunicaciones en esta Oficina regional es necesario que la DGAC solicite formalmente a CORIPORT que le provea un ducto entre el NAN del ICE y el ERIC. Una vez que se cuente con este ducto, El Consorcio procederá a coordinar con la DGAC y CORIPORT el inicio de las labores para instalar la fibra óptica del nuevo enlace de comunicaciones.
2. El cableado estructurado existente entre los 3 cuartos de comunicaciones inspeccionados no reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos, por lo que representa un riesgo que podría incidir en el plazo de implementación del proyecto y en el nivel esperado de calidad de servicio.
3. Se identificaron dos áreas denominadas Rampa y CCO que actualmente no están conectadas a la red de datos de la DGAC; circunstancia que limitaría de momento, que El Consorcio pueda proceder con la implementación de los servicios contratados en estas Oficinas. Es importante que la Administración tenga claro que, si en el futuro desea habilitar los servicios contratados en esas áreas, se requerirá una implementación adicional a la inicialmente proyectada por la Administración.
4. No se identificó cableado UTP adecuado para conectar los tres puntos de acceso inalámbrico contemplados en el Cartel de Licitación para esta Oficina.

Los puntos de instalación identificados son: Sala de Capacitación, OFGI y Administración.

**Torre de Control Aeropuerto Daniel Oduber**

1. El nuevo enlace de comunicación se podrá establecer hasta que el ICE autorice el uso aéreo de postes solicitado por El Consorcio, por lo que es fundamental que la DGAC interceda ante el ICE y ver si se puede acelerar el trámite del permiso.

2. El cableado estructurado existente en el cuarto de comunicaciones inspeccionado no reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos, por lo que representa un factor de riesgo que podría incidir en el plazo de implementación del proyecto y en el nivel esperado de calidad de servicio.

3. Solo se identificó un área o cuarto de comunicaciones donde habría que implementar los servicios de plataforma de red de datos y telefonía IP contratados.

**Radars Aeropuerto Juan Santamaría**

1. Dado que en esta Oficina Regional sí existe un ducto disponible para el ingreso del nuevo enlace de comunicaciones al Edificio y que se cuenta con la autorización del ICE para el uso de los postes existentes en la zona, El Consorcio coordinará con la DGAC el inicio de las labores para establecer el nuevo enlace de comunicaciones, lo antes posible.

2. El cableado estructurado existente en las áreas o cuartos de comunicaciones inspeccionados no reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos, por lo que representa un riesgo que podría incidir en la correcta implementación del proyecto y/o en el nivel de calidad de servicio esperado.

3. Ante el eventual cambio de ubicación del cuarto de comunicaciones, se dejará previsto un rollo de 60m de fibra óptica excedente para que posteriormente la DGAC pueda redirigir el cable del enlace de El Consorcio hacia la nueva ubicación del cuarto de comunicaciones.

4. El cable UTP por medio del cual se está conectando actualmente el punto de acceso inalámbrico de esta Oficina, no cumple con las normas y estándares vigentes.

5. Se identificaron dos áreas o cuartos de comunicaciones donde habría que implementar los servicios de plataforma de red de datos y telefonía IP contratados.

**OFGI del Aeropuerto Juan Santamaría**

1. Al no existir un ducto disponible en el Edificio para el ingreso del nuevo enlace hasta el cuarto de comunicaciones principal y con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, El Consorcio se haría cargo del desarrollo de la obra civil para instalar el nuevo ducto (de aproximadamente 70m de longitud), sin perjuicio del ejercicio de los derechos contractuales que le asisten a El Consorcio a la luz del principio de intangibilidad patrimonial.

2. Una vez que el nuevo ducto esté instalado y la DGAC le haya confirmado a El Consorcio que se cuenta con la autorización necesaria para utilizar la canalización existente en la propiedad, se procederá a coordinar el inicio de las labores para instalar la fibra óptica del nuevo enlace de comunicaciones.

3. El cableado estructurado existente en el área o cuarto de comunicaciones inspeccionado si reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos, por lo que no representa riesgo para la correcta implementación del proyecto y/o en el nivel de calidad de servicio esperado.

4. Solo se identificó un cuarto área o cuarto de comunicaciones donde habría que implementar los servicios de plataforma de red de datos y telefonía IP contratados.

### **Aeropuerto Juan Santamaría**

1. Al no existir un ducto disponible en el Edificio para el ingreso del nuevo enlace hasta el cuarto de comunicaciones principal y con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, El Consorcio se haría cargo del desarrollo de la obra civil para instalar el nuevo ducto (de aproximadamente 350m de longitud) acatando lineamientos, procedimientos, características y condiciones requeridas por AERIS (parámetros que en términos generales trascienden los estándares constructivos habituales de este tipo de obras y por tanto elevan la complejidad y costos de las mismas), sin perjuicio del ejercicio de los derechos contractuales que le asisten a El Consorcio a la luz del principio de intangibilidad patrimonial.

2. El cableado estructurado existente en la mayoría de las áreas o cuartos de comunicaciones inspeccionados no reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos, por lo que representa un riesgo que podría incidir en la correcta implementación del proyecto y/o en el nivel de calidad de servicio esperado.

3. A partir de lo observado, se concluye que la interconexión entre las oficinas de la DGAC en el Aeropuerto con el cuarto de comunicaciones principal, no se realizan por medio de fibra óptica.

4. No se logró identificar cómo se da la interconexión de la oficina de AVSEC con el cuarto de comunicaciones principal de la DGAC.

5. Se identificaron 4 áreas o cuartos de comunicaciones donde habría que implementar los servicios de plataforma de red de datos y telefonía IP contratados.

6. Se identificaron dos áreas denominadas Salón Diplomático y Torre de Control que actualmente no están conectadas a la red de datos de la DGAC; circunstancia que limitaría de momento, que El Consorcio pueda proceder con la implementación de los servicios contratados en estas Oficinas. Es importante que la Administración tenga claro que, si en el futuro desea habilitar los servicios contratados en esas áreas, se requerirá una implementación adicional a la inicialmente proyectada por la Administración.

## ***Aeropuerto de Limón***

1. Al no existir un ducto disponible en el Edificio para el ingreso del nuevo enlace hasta el cuarto de comunicaciones principal y con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, El Consorcio se haría cargo del desarrollo de la obra civil para instalar el nuevo ducto (de aproximadamente 10m de longitud), sin perjuicio del ejercicio de los derechos contractuales que le asisten a El Consorcio a la luz del principio de intangibilidad patrimonial.

2. El cableado estructurado existente en el área o cuarto de comunicaciones inspeccionado si reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos, por lo que no representa un riesgo que pueda incidir en la correcta implementación del proyecto y/o en el nivel de calidad de servicio esperado.

3. Se identificó solo un área o cuarto de comunicaciones donde habría que implementar los servicios de plataforma de red de datos y telefonía IP contratados. El tema crítico para la implementación de los servicios contratados en esta Oficina está relacionado con el ingreso del nuevo enlace de comunicaciones hasta el Edificio del Aeropuerto desde la vía pública.

## ***Oficinas Centrales DGAC***

1. Al no existir un ducto disponible en el Edificio para el ingreso del nuevo enlace hasta el cuarto de comunicaciones principal y con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, El Consorcio se haría cargo del desarrollo de la obra civil para instalar el nuevo ducto (de aproximadamente 55m de longitud), sin perjuicio del ejercicio de los derechos contractuales que le asisten a El Consorcio a la luz del principio de intangibilidad patrimonial.

2. El cableado estructurado existente en las áreas o cuartos de comunicaciones inspeccionados si reúne las condiciones para garantizar una conectividad y un funcionamiento correcto de la red de datos, por lo que no representa un riesgo que pueda incidir en la correcta implementación del proyecto y/o en el nivel de calidad de servicio esperado.

(...)

### ***Con respecto a lo anterior se manifiesta:***

El Consorcio realizó una visita en las distintas sedes regionales y centrales, y emitió un informe actualizado **CODISA-DGAC-012-2018** del 13 junio 2018, el cual se adjunta.

El informe citado supra, hace una serie de advertencias, hallazgos e implicaciones en relación con las condiciones y las necesidades de infraestructura de las sedes que fueron objeto de



inspección, por lo que la administración solo dio por recibido el informe y no dio una respuesta al proveedor de todas las consultas realizadas.

Ahora bien, es importante indicar que si el Consorcio no hubiera realizado las obras civiles necesarias para abordar las advertencias, hallazgos e implicaciones identificadas en el informe técnico **CODISA-DGAC-012-2018**, no hubiera cumplido con el tiempo de entrega del proyecto, afectando los servicios ofertados por el mismo, esto afectaría la comunicación entre los diferentes sitios de la Institución, por lo que no se hubiese tenido las herramientas necesarias para cumplir con los servicios y funciones de la institución, afectando el servicio público.

(...)

**Sétimo:** Como parte de las obligaciones contractuales del Consorcio, se encuentra la emisión de Informes Mensuales de Avance de ejecución de servicios. En el contexto de esa obligación en particular, se emitió el Informe de Avance Mensual Número 3, el cual comprende las actividades desde el 12 de febrero al 09 de marzo, documento que fue debidamente comunicado a la DGAC y en síntesis disponía lo siguiente.

(...)

**Octavo:** Que en el Informe Mensual de Avance Número 4 (actividades desde el 12 de marzo al 06 de abril) emitido por el Consorcio, se detallaron los siguientes eventos en relación con las obras civiles que resultaron necesarias para la ejecución contractual (...)

**Noveno:** En el Informe de Avance Mensual Número 5 que contempló actividades del 09 de abril al 11 de mayo, se abordó igualmente el tema de las obras civiles, indicándose por parte del Consorcio.

(...)

**Décimo:** En el Informe de Avance Número 6 relativo al período comprendido entre el 14 de mayo y 8 de junio del 2018, el Consorcio advirtió de una serie de implicaciones adicionales derivadas de requerimientos por parte de AERIS para la aprobación de las obras, así como de circunstancias relacionadas con las condiciones reales de la infraestructura existente, lo cual generó incremento en las obras y por tanto en sus costos.

(...)

**Con respecto a los puntos séptimo, octavo, noveno y décimo citados, se manifiesta:**

En los informes mensuales citado en los puntos anteriores, el Consorcio describe el avance de las actividades del contrato en las diferentes sedes, que debían cumplir para instalar y habilitar la conectividad, siendo la entrega de estos un requisito contractual.

En dichos informes se indica a la administración el desarrollo de las obras civiles que realizó el Consorcio para cumplir con lo contratado, por lo que evidentemente la Institución conocía de las obras civiles que estaba implementando el consorcio, e hizo caso omiso de esto, ya que no existe ningún documento generado que demuestre que la Administración advirtió al Consorcio de las acciones tomadas por ellos y que no estaban contratadas en dicho cartel.

Es decir, las obras civiles no estaban contempladas en el cartel ya que en el punto 11. SERVICIOS DE IMPLEMENTACIÓN se indica;

#### **SERVICIOS DE IMPLEMENTACIÓN**

b) El contratista será responsable de tener disponibles los enlaces de comunicación requeridos; de forma que, el contratista pueda proceder con la implementación del esquema de comunicación correspondiente.

c) El contratista será el responsable de asumir todos gastos relacionados con las tareas de instalación y configuración de todos los componentes en el centro de datos, oficinas centrales de la DGAC y en cada oficina regional según corresponda.

(...)

Por lo que en el cartel no se especificó la obra civil, para realizar la conectividad de los enlaces, además en el documento de aclaraciones "SEGUNDA ACLARACION 2017LN-00001-0006600001 SERVICIOS ADMINISTRADOS PDF" en el punto 7 detalla;

7. Se aclara que la Dirección General de Aviación Civil brindará los permisos con respecto a los accesos necesarios para la colocación de los equipos correspondientes a la instalación de la Fibra Óptica.

Siendo de lo antes citado que, el proveedor sin implementar las obras civiles no podría haber cumplido con las obligaciones contractuales, generando esto implicaciones legales y financieras negativas para el Consorcio.

(...)

**Décimo Primero:** En fecha 25 de abril de 2018, se realizó una reunión entre la DGAC y personal del Consorcio en relación con la cual se levantó una Minuta que indica lo siguiente.

(...)

**Décimo Segundo:** En relación con la actualización y avances de las obras necesarias e indispensables para la prestación de los servicios, el Consorcio notificó un último Informe Técnico donde incluso se reflejaba la finalización de algunas de ellas. Dicho Informe de Obras finalizadas se remitió por medio del Oficio CODISADGAC-013-2018 del 29 de junio de 2018,

(...)

**Décimo Tercero:** Como documentos Anexos al Informe anteriormente descrito, se remitieron las cotizaciones de los proveedores encargados de las obras, cotizaciones que, en síntesis, reflejaban lo siguiente:

| Sede de las Obras Civiles  | Monto   |
|----------------------------|---|
| Hangar Tobías Bolaños      | €602.684,00   |
| Edificio OFGI              | €1.151.195,00   |
| Aeropuerto Juan Santamaría | US\$15.094,76 (que al tipo de cambio del 14 de junio de 2018 representa una suma en colones de €8.609.598,26) |
| Aeropuerto de Limón        | €289.874,00   |
| Oficinas Centrales         | €757.862,00   |
| <b>TOTAL</b>               | <b>€11.411.213,30</b>   |

**Décimo Cuarto:** Lo descrito anteriormente como bien se apuntó, fueron las cotizaciones iniciales que estaban adjuntas al Informe Técnico que se remitió por medio del Oficio CODISA-DGAC-013-2018 del 29 de junio de 2018. Al momento de proceder con la ejecución de obras, se completaron las obras correspondientes al Hangar Tobías Bolaños, Edificio OFGI, Aeropuerto Juan Santamaría y Oficinas Centrales y se determinó que lo relativo a las obras del Aeropuerto de Limón no podrían ser ejecutadas mientras ciertas situaciones que serán expuestas más adelante no fueran resueltas.

Además, la factura correspondiente a la infraestructura civil del Edificio OFGI tuvo un costo final de €1.106.195,00, es decir, hubo una pequeña diferencia a la baja en relación con lo preliminarmente cotizado.

**Décimo Quinto:** Las cotizaciones reflejadas en el Informe mencionado en los dos hechos anteriores, fueron elaboradas por las empresas que ejecutaron las obras civiles, las cuales, en virtud de las significativas restricciones de acceso a los sitios, tenían que contar con requisitos muy específicos y con experiencia en el manejo de obras en proyectos similares.

**Con respecto a los puntos decimo primero hasta el décimo quinto, se manifiesta:**

El informe hace una serie de advertencias, hallazgos e implicaciones en relación con las condiciones y las necesidades de infraestructura en las sedes, que fueron objeto de inspección por parte del Consorcio, sin embargo, la administración solo dio por recibido el informe y no dio una respuesta al proveedor.

Cabe manifestar que el cartel no hace referencia alguna a la realización de obras civiles, por lo cual la misma no estaba contemplada como parte del alcance de los servicios contratados al Consorcio. Por lo que, si no se hubieran implementado las obras civiles, nunca hubiese sido técnicamente posible desarrollar el objeto contractual, por lo tanto, el consorcio habría incumplido con la implementación del servicio.

(...)

**Décimo Sexto:** Por medio de la Nota **CODISA-DGAC-001-2019** del 29 de octubre de 2019, remitida vía correo electrónico a la Administradora del Contrato, el Consorcio expuso el acaecimiento de dos incidentes en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría los días 16 de mayo de 2019 y 15 de julio de 2019, generados por daños sensibles en la fibra óptica en áreas que son absolutamente restringidas del aeropuerto, custodiadas por la empresa AERIS. Para efectos de poder desarrollar los trabajos de reparación de dichos daños (no imputables al Consorcio), resultó necesario contratar a una empresa contratista debido a los altos estándares que exige la empresa AERIS para efectos de ingresar con personal a las áreas afectadas.

**Décimo Séptimo:** Que en la misma Nota **CODISA-DGAC-001-2019** del 29 de octubre de 2019, se hizo una descripción detallada de los costos en los que tuvo que incurrir el Consorcio para reparar un daño no provocado por nuestro personal y que, además técnicamente resulta imposible de generarse si no es por la intervención directa de un tercero que de forma negligente provocó las rupturas de la fibra óptica. (...)

**Con respecto a los puntos décimo sexto y décimo séptimo se manifiesta:**

La falta de respuesta de la DGAC al oficio presentado por el Consorcio tuvo como consecuencia que se actuara sin dirección y autorización, siendo que la empresa incurrió en gastos para dicha reparación. El Consorcio tomó esta medida con el fin de garantizar la continuidad del servicio de la institución, y no se tiene constancia de que la Unidad de Tecnologías de la Información se haya pronunciado al respecto.

**En la parte II del reclamo administrativo, oficio CODISA-DGAC-007-2022, se menciona lo siguiente;**

**II. Descripción de los Costos objeto del Reclamo**

De forma puntual, el Consorcio reclama el reconocimiento de dos grandes rubros:

a) El desarrollo de obras civiles en distintas sedes regionales y centrales de la DGAC que resultaron ser insoslayables debido a visitas in situ realizadas por el Consorcio de forma posterior a la Adjudicación (además nunca advertidas en el Cartel).

b) La ejecución de labores para el restablecimiento de los servicios a raíz de afectaciones generadas por terceros no imputables al Contratista consistentes en el daño de la fibra óptica instalada por el Consorcio.

(...)

**Montos de Obras Civiles en Sedes Regionales y Central**

- Hangar Aeropuerto Tobías Bolaños C602.684,00

- OFGI del Aeropuerto Juan Santamaría C\$1.151.195,00
- Aeropuerto Juan Santamaría US\$15.094,76
- Aeropuerto de Limón C\$289.874,00
- Oficinas Centrales C\$757.862,00

**Con respecto a lo indicado sobre el Incidentes no imputables al Consorcio generadores de daños en la fibra óptica del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJSM)**

Con el fin de no incurrir en atrasos en la rehabilitación del enlace, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, el Consorcio optó nuevamente por gestionar el desarrollo de las labores de rehabilitación del enlace con la empresa Control y Potencia.

(...)

**Necesidad de las obras y utilidad de estas para la Administración Contratante**

En relación con las obras Civiles generadas por las Visitas en Sitio realizadas ya en fase de ejecución para hacer un diagnóstico de las condiciones de cada Sede, debemos manifestar que en nuestra Oferta se estipuló claramente que su alcance de servicios excluía cualquier obra civil tendiente a la instalación de los enlaces de comunicación requeridos, al indicar en el punto 5. **CONEXIONES ENTRE EL CENTRO DE DATOS, OFICINAS CENTRALES Y REGIONALES** de su oferta lo siguiente:

“La DGAC debe brindar en todas las Oficinas Regionales los ductos de ingreso de las fibras hasta cada uno de los puntos solicitados. No se contempla la ejecución de ninguna obra civil eventual dentro de instalaciones de las Oficinas Regionales y Centrales de la DGAC para la instalación de los enlaces requeridos. ...” (el subrayado no es del original) (...)

**Y específicamente respecto a la necesidad y utilidad de las obras se indicó en esa misma Nota lo siguiente:**

Si en estos Edificios hubiese existido un ducto disponible para el ingreso de la Fibra óptica, las únicas labores que se habrían coordinado con la DGAC, son las de instalación de la fibra óptica, que consiste en introducir el cable de fibra óptica por el ducto, desde el punto de entrada al edificio, hasta que salga al final del ducto que está en el cuarto de comunicaciones principal del edificio. Una vez se tiene el cable en este punto, se proceden a instalar los dispositivos de comunicaciones donde se conecta ese cable de fibra óptica, se realizan pruebas técnicas y a partir de los resultados positivos, se considera que el nuevo enlace de comunicaciones ya está establecido.

Al no existir un ducto disponible en esos edificios para el ingreso del nuevo enlace de comunicación, se presentan 3 escenarios:

i. *Que no se instale el nuevo enlace de comunicaciones porque no hay un ducto disponible y por ende, estas Oficinas no dispondrían del concepto de comunicaciones redundantes solicitado en el Cartel de Licitación y ante la eventual falla del enlace de comunicaciones del ICE, estas oficinas quedarían desconectadas de la red de datos de la DGAC y por lo tanto, no podrían operar (no se lograría satisfacer parte del interés público de la contratación).*

ii. *Que la Administración se haga cargo de realizar la obra civil (valorar el diseño, valorar su costo, buscar el contenido económico, coordinar el momento oportuno para llevarla a cabo y finalmente, desarrollar la obra en cada sitio); sin embargo, esta opción representa un riesgo para El Consorcio ya que tendría que esperar a que la Administración complete todo lo anterior y se podría consumir el plazo de implementación del proyecto, afectando las expectativas financieras de El Consorcio, ya que no podría empezar a recuperar la inversión en el momento que tenía considerado inicialmente.*

iii. *Que el Consorcio opte por hacerse cargo de la instalación del nuevo ducto, con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, sin perjuicio del ejercicio de los derechos contractuales que le asisten a El Consorcio a la luz del principio de intangibilidad patrimonial.*

*En otras palabras, si no se hubieran implementado las obras civiles, nunca hubiese sido técnicamente posible desarrollar el objeto contractual.*

*Por otro lado, en cuanto a la necesidad y utilidad de las labores implementadas para retomar la conectividad del Aeropuerto Juan Santamaría por la ruptura de la fibra óptica generada por terceros, resulta más que evidente el hecho de que en caso de no haberse actuado de la forma en que el Consorcio determinó, el servicio se hubiese visto interrumpido de manera indeterminada con un gravísimo impacto para el servicio que presta la DGAC. Fue únicamente y gracias al diagnóstico brindado por el Consorcio, que la situación se pudo solventar a pesar de que no era nuestra responsabilidad contractual pues el daño fue generado por la intervención de terceros.*

(...)

*Ahora bien, de todo lo antes citado en el reclamo esta Unidad encontró en resumen con respecto a la implementación de los enlaces que llevaron a la elaboración de la obra civil, para el desarrollo de lo contratado en el cartel citado, que, la DGAC solicitó mediante el oficio DGAC-PROV-OF-126-2017 de fecha 18 abril 2017 de la Proveduría Institucional, lo siguiente:*

*(...) Se les solicita aclarar a que se refieren con lo indicado en su oferta en el siguiente apartado:*

**“CONEXIONES ENTRE EL CENTRO DE DATOS, OFICINAS CENTRALES Y REGIONALES**

*Para satisfacer este requerimiento el Consorcio proveerá los enlaces para los puntos solicitados. Para la adecuada conexión de los enlaces, es importante que la DGAC tenga en consideración los siguientes puntos:*

- *La DGAC debe brindar en todas las Oficinas Regionales los ductos de ingreso de las fibras hasta cada uno de los puntos solicitados. No se contempla la ejecución de ninguna obra civil eventual dentro de instalaciones de las Oficinas Regionales y Centrales de la DGAC para la instalación de los enlaces requeridos.*
- *Actualmente la zona del Aeropuerto de Limón cuenta con un único proveedor de servicios que es el ICE, como consecuencia no existe infraestructura de otros proveedores para suministrar el servicio tal cual es solicitado en el cartel licitatorio. Nuestra oferta contempla el desarrollo de un tiraje de fibra óptica diferente a la del ICE cuya instalación amerita una autorización por parte de esa institución para el uso de sus postes debido a la carencia señalada inicialmente.*
- *La administración actual del Aeropuerto Juan Santamaría se encuentra bajo la figura de gestión interesada cuyo titular es la empresa Aeris. Nuestra oferta contempla la entrega de los enlaces solicitados hasta el cuarto de servidores de Racsa dentro del Aeropuerto; en virtud de que el espacio comprendido entre este punto y los solicitados en el cartel se encuentran bajo la administración de Aeris. Lo anterior amerita que la DGAC provea a través de Aeris la cross conexión desde el cuarto de servidores hasta los puntos solicitados en el cartel.*
- *La coordinación y gestión por parte de la DGAC de los permisos de acceso tanto a las Oficinas Regionales como Centrales. "*

*Con el propósito de aprovechar adecuadamente los recursos del país y promover una amplia participación en los concursos que esta dependencia realiza, de conformidad con el artículo 82 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa se otorga un plazo máximo de presentación de estos subsanes hasta el día 21 de abril del 2017 a las 12:00 horas.; en caso contrario, la oferta podría excluirse por incumplimiento en la documentación técnica solicitada en el cartel.*

***A lo anterior el consorcio mediante el oficio sin número de fecha de 21 de abril de 2017, respondió lo siguiente:***

*(...)*

***2. En la TERCERA PARTE del cartel, denominada, CONDICIONES ESPECIFICAS punto E ENLACES DE COMUNICACIÓN, punto 5, se indica:***

*Las conexiones entre el Centro de Datos, Oficinas Centrales y Regionales, deben de ser con diferentes proveedores de servicio; es decir se continuará y ampliará el servicio que*

actualmente tiene la DGAC con el ICE y el adjudicatario adicionará un segundo proveedor de servicios de acuerdo con lo siguiente:

1. Entre cada una de las oficinas Regionales y el nuevo Centro de Datos deberá adicionar un segundo enlace dedicado en capa 2 de 8Mbps c/u. (Tabla de Coordenadas geográficas).
2. Entre el Edificio Principal y el nuevo Centro de Datos deberá adicionar un segundo enlace dedicado en capa 2 de 20Mbps.
3. Debe instalar un enlace de 60Mbps para acceso a Internet desde el nuevo Centro de Datos.
4. Todos los enlaces deben ser simétricos con sobresuscripción 1:1.
5. Todas las conexiones deben ser terminadas en una interface de cobre RJ-45.
6. El oferente debe incluir en su oferta las conexiones necesarias para la realización de la administración de la plataforma según es solicitada en este cartel.

Solicitud: Se les solicita aclarar a que se refieren con lo indicado en su oferta en el siguiente apartado:

### **“CONEXIONES ENTRE EL CENTRO DE DATOS, OFICINAS CENTRALES Y REGIONALES**

Para satisfacer este requerimiento el Consorcio proveerá los enlaces para los puntos solicitados. Para la adecuada conexión de los enlaces, es importante que la DGAC tenga en consideración los siguientes puntos:

- La DGAC debe brindar en todas las Oficinas Regionales los ductos de ingreso de las fibras hasta cada uno de los puntos solicitados. No se contempla la ejecución de ninguna obra civil eventual dentro de instalaciones de las Oficinas Regionales y Centrales de la DGAC para la instalación de los enlaces requeridos.

(...)

**Respuesta:** Lo primero que se desea aclarar es que la oferta presentada por el Consorcio IG-CMA-BCN-FUSIONET no sólo contempla formalmente la prestación de los servicios descritos en la TERCERA PARTE del Cartel, denominada, CONDICIONES ESPECIFICAS punto E ENLACES DE COMUNICACIÓN punto 5, sino que lo ofertado cumple desde un punto de vista sustancial o material lo exigido en dicha cláusula cartelería y que, además, no se está de ninguna manera condicionando nuestra oferta.

Ahora bien, para efectos de cumplir con lo solicitado por la Administración, estimamos importante precisar que con independencia de cuál sea el oferente (pues todas las empresas



participantes se encuentran en el mismo supuesto), el proveer un enlace de fibra óptica requiere de dos "instancias" de instalación.

(...)

**De todo lo anterior esta Unidad de Informática manifiesta las siguientes Conclusiones y recomendaciones:**

### **Conclusiones:**

1. *Que el Consorcio argumentó en su oferta, que su alcance de servicios excluía cualquier obra civil en la instalación de los enlaces de comunicación requeridos.*

2. *Que en el cartel la Dirección General de Aviación Civil no contemplo la obra civil que se requería para pasar los enlaces de comunicación.*

3. *Que al no existir los ductos en los edificios para el ingreso del nuevo enlace de comunicación necesarios para la implementación, el consorcio comunicó tres escenarios en el oficio CODISA-DGAC-0132018, y al no obtener respuesta por parte de la DGAC, determino que la única opción viable, era la siguiente:*

iii. *Que El Consorcio opte por hacerse cargo de la instalación del nuevo ducto, con el fin de no incurrir en atrasos en la implementación de los servicios contratados, así como lograr a la luz del principio de buena fe, la mejor ejecución posible de las labores, sin perjuicio del ejercicio de los derechos contractuales que le asisten a El Consorcio a la luz del principio de intangibilidad patrimonial.*

4. *Que no existe en el expediente que se haya dado respuesta positiva o negativa al oficio CODISA-DGAC-013-2018.*

5. *Que si no se hubieran implementado las obras civiles, nunca hubiese sido técnicamente posible desarrollar el objeto contractual, por lo tanto, el consorcio habría incumplido con la implementación del servicio.*

6. *No existe documentación que haya remitido al consorcio de parte de la DGAC, que haya aclarado el tema de la obra civil en el proceso de implementación, por lo que la única respuesta que facilitó la DGAC es que se gestione y coordine los permisos para poder ingresar y tener acceso a los puntos donde se deben realizar las diferentes tareas de instalación, de acuerdo a lo solicitado en el cartel, misma que se estableció en el documento de la DGAC "SEGUNDA ACLARACION 2017LN-00001-0006600001 SERVICIOS ADMINISTRADOS.pdf" (página 3) con los siguientes puntos:*

(...)

7. Se aclara que la Dirección General de Aviación Civil brindará los permisos con respecto a los accesos necesarios para la colocación de los equipos correspondientes a la instalación de la Fibra Óptica.

8. Se aclara que la empresa adjudicataria tendrá acceso al punto donde llegarán los enlaces en cada una de las oficinas regionales, incluyendo los aeropuertos. (...)

7. Que si el Consorcio, no hubieran implementado las obras civiles, nunca hubiese sido técnicamente posible desarrollar el objeto contractual.

8. Las obras civiles fueron esenciales para garantizar la conectividad contratada, para cumplir con los objetivos que solicita la contratación, de no ser así, la DGAC no habría podido operar correctamente.

9. Los daños generados en la fibra óptica del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJSM), fueron asumidos por el Consorcio, al no tener respuesta del oficio **CODISA-DGAC-001-2019 del 29 de octubre de 2019, citado**, por parte de la DGAC, incurriendo en gastos extras para dicha reparación.

10. El Consorcio reparó los daños, con el fin de reestablecer los servicios, a raíz de afectaciones generadas por terceros no imputables al Contratista, consistentes en el daño de la fibra óptica instalada, la reparación fue esencial para habilitar conectividad en el Aeropuerto Juan Santamaria.

11. Los gastos ejecutados por el consorcio son técnicamente justificados, máxime que la administración nunca dio respuesta a los informes mensuales, ni a ningún otro oficio referente a las obras civiles, ni a la propuesta de la reparación de la fibra óptica en el Aeropuerto Juan Santamaria.

### **Recomendaciones:**

1. Que se realicen los procedimientos y/o trámites legales y financieros correspondientes, para determinar la existencia de un posible monto a reconocer por concepto de gastos extras, incurridos por el Consorcio, por la implementación de la obra civil en las diferentes sedes no contemplada en el cartel, ni en las aclaraciones al mismo, y la reparación de la fibra de comunicación en el Aeropuerto Juan Santamaria daño no imputable al Consorcio.

2. Se recomienda incluir en las siguientes contrataciones todas las obras adicionales necesarias para el cumplimiento del objeto contractual”.

### **b) Criterios técnicos emitidos por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.**

Mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0250-2023 del 9 de mayo de 2023, los señores José Mejías Cubero, funcionario del Proceso de Desarrollo Aeroportuario, Daniel Calderón Mata, encargado del Proceso de



Por otra parte, no se puede establecer el costo de la mano de obra ya que se desconoce la cantidad de trabajadores y el tiempo laborado para la realización de dicho trabajo.

Los precios de los materiales presentados por CODISA según se visualiza en el reclamo administrativo interpuesto por el contratista fueron los siguientes:

| Item   | Cant | Descripción        | Prec. Unit.  | Precio total        |
|--|------|--------------------|--------------|---------------------|
|  | 1    | Mano de Obra       | € 225.000,00 | € 225.000,00        |
| 1.1  | 12   | Tubos EMT 50 mm    | € 14.000,00  | € 168.000,00        |
| 1.2  | 1    | Curvas EMT         | € 5.220,00   | € 5.220,00          |
|  | 15   | Uniones EMT 50 mm  | € 2.600,00   | € 41.600,00         |
|  | 2    | Riel Strut         | € 12.803,00  | € 25.606,00         |
|  | 30   | Gasas Strut        | € 765,00     | € 22.950,00         |
|  | 60   | Expander           | € 91,00      | € 5.460,00          |
|  | 60   | Tornillos          | € 69,00      | € 4.140,00          |
|  | 7    | Conector EMT 50 mm | € 2.600,00   | € 18.200,00         |
|  | 1    | Cajas Plexo        | € 8.900,00   | € 8.900,00          |
|  | 1    | Conduleta Botagua  | € 5.090,00   | € 5.090,00          |
|  | 2    | Conduleta en LB    | € 9.999,00   | € 19.998,00         |
|  | 5    | metros de biex     | € 8.904,00   | € 41.520,00         |
|  | 4    | conectores biex    | € 2.750,00   | € 11.000,00         |
|  | 1    | Submetraje         |              | € -                 |
| <b>NOTAS</b>   |      |                    | <b>TOTAL</b> | <b>€ 602.684,00</b> |
| 1. Instalacion de 40 metros de tuberia EMT a biex con conduleta botagua. |      |                    |              |                     |
| 2.   |      |                    |              |                     |

En caso de requerir de nuestros servicios estos trabajos se ejecutaran en 1 día.

Ilustración 2: Cotización 2018.0481

Ahora bien, según el estudio realizado de los precios actuales de los materiales que ofrecen las distintas ferreterías se obtiene lo siguiente:

| EDT (actividad) | MATERIALES (MA)<br>Descripción de materiales | Cantidad (M) | Precio unitario | Precio Total |
|-----------------|--|--------------|-----------------|--------------|
| 01              | TUBERIA EMT 50MM                             | 12           | € 22,898.32     | € 274,779.84 |
| 01              | CURVA EMT 50MM                               | 1            | € 5,500.00      | € 5,500.00   |
| 01              | UNION EMT 50MM                               | 1            | € 2,500.00      | € 40,000.00  |
| 01              | RIEL STRUT                                   | 2            | € 16,839.76     | € 33,679.52  |
| 01              | GAZA STRUT 50MM                              | 30           | € 523.29        | € 15,698.70  |

|    |                              |    |                      |             |
|----|------------------------------|----|----------------------|-------------|
| 01 | ESPANDER                     | 60 | € 32.50              | € 1,950.00  |
| 01 | TORNILLO                     | 60 | € 32.00              | € 1,920.00  |
| 01 | CONECTOR<br>EMT 50MM         | 7  | € 300.00             | € 2,100.00  |
| 01 | CAJA PLEXO                   | 1  | € 12,500.00          | € 12,500.00 |
| 01 | CONDULETA<br>BOTAGUA<br>50MM | 1  | € 6,000.00           | € 6,000.00  |
| 01 | CONDULETA<br>LB              | 2  | € 10,000.00          | € 20,000.00 |
| 01 | TUBERIA<br>BIEX 50MM         | 5  | € 7,975.00           | € 39,875.00 |
| 01 | CONECTOR<br>BIEX             | 4  | € 4,500.00           | € 18,000.00 |
|    |                              |    | TOTAL : € 472,003.06 |             |

*Ilustración 3: Cotización elaboración propia.*

2. De igual forma según el estudio que se realizó a la cotización 2018.0577 denominada *Aviación Civil Juan Santamaría OFGI modificado*, se observa que los precios de los materiales han aumentado del año 2018 al 2023 debido al alto costo de la materia prima, fabricación y otros, además, no se puede determinar si los precios de la cotización son razonables o no (ruinoso / excesivo).

Además, no se puede establecer el costo de la mano de obra ya que se desconoce la cantidad de trabajadores y el tiempo laborado para la realización de dicho trabajo.

Los precios de los materiales presentados por CODISA para este apartado según la documentación que conforma el reclamo administrativo fueron los siguientes:

| Item         | Cant | Descripción                                   | Prec. Unit.  | Precio total          |
|--------------|------|---|--------------|-----------------------|
|              | 1    | Mano de Obra                                  | € 395.000,00 | € 395.000,00          |
| 1.1          | 27   | Tubos EMT 50 mm UL RYMCO                      | € 14.000,00  | € 378.000,00          |
| 1.2          | 4    | Curvas EMT 50 mm USA                          | € 5.200,00   | € 20.800,00           |
|              | 35   | Uniones EMT 50 mm UL                          | € 2.600,00   | € 91.000,00           |
|              | 6    | Riel strut 1. 5/8x1. 5/8x3m 4x4               | € 12.803,00  | € 76.818,00           |
|              | 60   | Gasas Strut channel RGD 50 MM P/TUBO BMC -IMC | € 765,00     | € 45.900,00           |
| 108          |      | Espander                                      | € 91,00      | € 9.828,00            |
| 108          |      | Tornillos                                     | € 69,00      | € 7.452,00            |
| 10           |      | Conector EMT 50 mm UL                         | € 2.600,00   | € 26.000,00           |
| 2            |      | Cajas Plexo plastica legran                   | € 8.900,00   | € 17.800,00           |
| 3            |      | Conduleta en LB UL                            | € 9.999,00   | € 29.997,00           |
| 5            |      | metros de Tubo biex UL                        | € 8.304,00   | € 41.520,00           |
| 4            |      | conectores biex UL                            | € 2.750,00   | € 11.000,00           |
| 1            |      | kilometraje                                   |              | €                     |
| <b>NOTAS</b> |      |   | <b>TOTAL</b> | <b>€ 1.151.195,00</b> |
|              |      | 1- Instalacion de 80 metros de tubería EMT    |              |                       |
|              |      | 2.  |              |                       |

En caso de requerir de nuestros servicios estos trabajos se ejecutarán en 2 días.

Ilustración 4: Cotización 2018.0577 .

| EDTactividad) | Descripción de materiales    | Cantidad (MA) | Unidad | Precio unitario | Precio Total |
|---------------|------------------------------|---------------|--------|-----------------|--------------|
| 01            | TUBERIA EMT 50MM             | 27            | UND    | € 22.898.32     | € 618.254.64 |
| 01            | CURVA EMT 50MM               | 4             | UND    | € 5.500.00      | € 22.000.00  |
| 01            | UNIONE EMT 50MM              | 35            | UND    | € 2.500.00      | € 87.500.00  |
| 01            | RIEL STRUT 1.5 8X1.5 X3M 4X4 | 6             | UND    | € 16.839.76     | € 101.038.56 |
| 01            | GAZA STRUT 50MM              | 60            | UND    | € 523.29        | € 31.397.40  |
| 01            | ESPANDER                     | 108           | UND    | € 32.50         | € 3.510.00   |
| 01            | TORNILLO                     | 108           | UND    | € 32.00         | € 3.456.00   |
| 01            | CONECTOR EMT 50MM            | 10            | UND    | € 300.00        | € 3.000.00   |
| 01            | CAJA PLEXO                   | 2             | UND    | € 12.500.00     | € 25.000.00  |
| 01            | CONDULETA LB                 | 3             | UND    | € 10.000.00     | € 30.000.00  |
| 01            | TUBERIA BIEX 50MM            | 5             | UND    | € 7.975.00      | € 39.875.00  |



|              |                  |   |     |               |                    |
|--------------|------------------|---|-----|---------------|--------------------|
| 01           | CONECTOR<br>BIEX | 4 | UND | C<br>4,500.00 | C<br>18,000.00     |
| <b>TOTAL</b> |                  |   |     |               | <b>C983,031.60</b> |

*Ilustración 5: Cotización elaboración propia.*

4. Sobre el análisis efectuado a la cotización 2018.0514 denominada **Aviación Civil Dirección General (Oficinas centrales)** se determinó que los precios de los materiales han aumentado del año 2018 al 2023 debido al alto costo de la materia prima, fabricación y otros, imposibilitando determinar si los precios de la cotización son razonables o no (ruinoso / excesivo).

Asimismo, el costo de la mano de obra no se puede determinar debido a que se desconoce la cantidad de trabajadores y el tiempo laborado para la realización de dicho trabajo.

Los precios de los materiales suministrados por el contratista para este apartado, según consta en la documentación del reclamo administrativo, fueron los siguientes:

| Item  | Cant | Descripción        | Prec. Unit.  | Precio total        |
|---|------|--------------------|--------------|---------------------|
|   | 1    | Mano de Obra       | € 246,296.00 | € 246,296.00        |
| 1.1   | 19   | Tubos EMT 50 mm    | € 14,000.00  | € 266,000.00        |
| 1.2   | 3    | Curvas EMT         | € 5,220.00   | € 15,660.00         |
|   | 25   | Uniones EMT 50 mm  | € 2,620.00   | € 65,000.00         |
|   | 2    | Riel Strut         | € 12,300.00  | € 24,600.00         |
|   | 40   | Gazas Strut        | € 765.00     | € 30,600.00         |
|   | 80   | Equipander         | € 91.00      | € 7,280.00          |
|   | 80   | Tornillos          | € 69.00      | € 5,520.00          |
|   | 10   | Conector EMT 50 mm | € 2,600.00   | € 26,000.00         |
|   | 1    | Cajas Plexo        | € 8,900.00   | € 8,900.00          |
|   | 1    | Condulera Botagua  | € 5,000.00   | € 5,000.00          |
|   | 2    | Condulera en LB    | € 9,950.00   | € 19,900.00         |
|   | 3    | metros de blex     | € 8,300.00   | € 24,900.00         |
|   | 4    | conectores blex    | € 2,700.00   | € 10,800.00         |
|   | 1    | kilometraje        |              | €                   |
| <b>NOTAS</b>  |      |                    | <b>TOTAL</b> | <b>€ 757,662.00</b> |
| 1- Instalación de 55 metros de tubería EMT.                                       |      |                    |              |                     |
| 2   |      |                    |              |                     |
| En caso de requerir de nuestros servicios estos trabajos se ejecutaran en 2 días. |      |                    |              |                     |

*Ilustración 6: Cotización 2018.0514.*

| MATERIALES (MA)           |               |         |                 |                 |
|---------------------------|---------------|---------|-----------------|-----------------|
| Descripción de materiales | Cantidad (MA) | Unid ad | Precio unitario | Precio Total    |
| TUBERIA EMT 50MM          | 19            | UND     | C<br>22,898.32  | C<br>435,068.08 |
| CURVA EMT 50MM            | 3             | UND     | C<br>5,500.00   | C<br>16,500.00  |

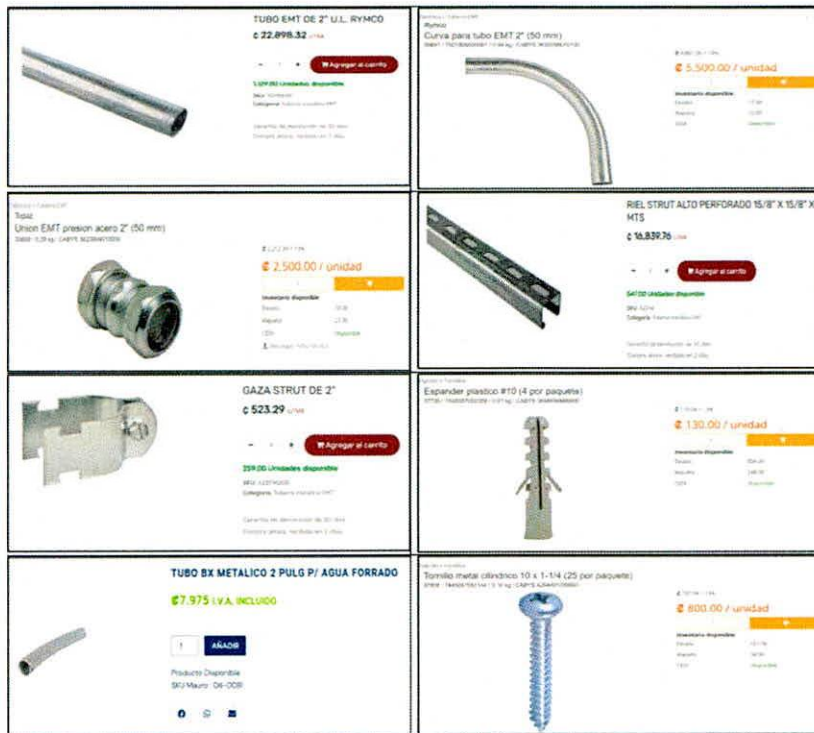
|                           |    |     |                            |           |
|---------------------------|----|-----|----------------------------|-----------|
| UNION EMT 50MM            | 25 | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 2,500.00                   | 62,500.00 |
| RIEL STRUT                | 2  | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 16,839.76                  | 33,679.52 |
| GAZA STRUT 50MM           | 40 | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 523.29                     | 20,931.60 |
| ESPANDER                  | 80 | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 32.50                      | 2,600.00  |
| TORNILLO                  | 80 | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 32.00                      | 2,560.00  |
| CONECTOR EMT 50MM         | 10 | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 300.00                     | 3,000.00  |
| CAJA PLEXO                | 1  | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 12,500.00                  | 12,500.00 |
| CONDULETA BOTAGUA<br>50MM | 1  | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 6,000.00                   | 6,000.00  |
| CONDULETA LB              | 2  | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 10,000.00                  | 20,000.00 |
| TUBERIA BIEX 50MM         | 3  | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 7,975.00                   | 23,925.00 |
| CONECTOR BIEX             | 4  | UND | C                          | C         |
|                           |    |     | 4,500.00                   | 18,000.00 |
|                           |    |     | <b>TOTAL C\$637,264.20</b> |           |

*Ilustración 7: Cotización elaboración propia.*

*Finalmente, como parte del estudio realizado se presenta el listado de materiales y los precios según los costos actuales de los insumos utilizados por la empresa CODISA en la ejecución de la licitación supracitada.*



ACTA No. 48-2023



Asimismo, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-0380-2023 del 12 de julio de 2023, el señor José Mejías Cubero, funcionario del Proceso de Desarrollo Aeroportuario, remitió la ampliación al oficio número DGAC-DA-IA-OF-0250-2023 del 9 de mayo de 2023, en el que la Unidad de Infraestructura indicó, en lo que interesa, lo siguiente:

“(…)

*A continuación, se presenta el estudio de las cotizaciones 2018.0481, 2018.0514, 2018.0577 y la orden de cambio 001 presentadas por la empresa CODISA sobre el Reclamo Administrativo interpuesto para el reconocimiento de costos no contemplados en la oferta de dicha licitación. Para este estudio se tomaron en cuenta los precios de los materiales que brindan las ferreterías Construplaza, IESA y Almacén Mauro actualmente.*

*Como parte de los hallazgos encontrados en el análisis realizado se determina lo siguiente:*

- 1. Las cotizaciones y la orden de servicio presentadas por CODISA fueron realizadas en el año 2018.*
- 2. En la orden de cambio 001 que corresponde al Aeropuerto Juan Santamaria los materiales se contemplaron en unidad global lo que impide que se pueda realizar el estudio ya que no se*

conoce la cantidad exacta y los tipos materiales (accesorios, soportería, 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 de dicho trabajo.

(...)

3. De acuerdo con el estudio realizado con base en la cotización 2018.0481 nombrada Aviación Civil Tobías Bolaños se determinó que los precios de los materiales han aumentado del año 2018 al 2023 debido al alto costo de la materia prima, fabricación y otros, razón por la cual se imposibilita determinar si los precios de la cotización son razonables o no (ruinoso / excesivo). Por otra parte, no se puede establecer el costo de la mano de obra ya que se desconoce la cantidad de trabajadores y el tiempo laborado para la realización de dicho trabajo.

(...)

4. De igual forma según el estudio que se realizó a la cotización 2018.0577 denominada Aviación Civil Juan Santamaria OFGI modificado, se observa que los precios de los materiales han aumentado del año 2018 al 2023 debido al alto costo de la materia prima, fabricación y otros, además, no se puede determinar si los precios de la cotización son razonables o no (ruinoso / excesivo). Además, no se puede establecer el costo de la mano de obra ya que se desconoce la cantidad de trabajadores y el tiempo laborado para la realización de dicho trabajo.

(...)

5. Sobre el análisis efectuado a la cotización 2018.0514 denominada Aviación Civil Dirección General (Oficinas centrales) se determinó que los precios de los materiales han aumentado del año 2018 al 2023 debido al alto costo de la materia prima, fabricación y otros, imposibilitando determinar si los precios de la cotización son razonables o no (ruinoso / excesivo). Asimismo, el costo de la mano de obra no se puede determinar debido a que se desconoce la cantidad de trabajadores y el tiempo laborado para la realización de dicho trabajo.

(...)

#### Conclusiones

1. Es materialmente imposible determinar si los precios presentados en las cotizaciones (001, 2018.0481, 2018.0577, 2018.0514) son ruinosos o excesivos debido a que las cotizaciones presentadas por la empresa CODISA son del año 2018 y la Unidad de Infraestructura Aeronáutica no tiene ningún proyecto de referencia para realizar dicha comparación.

2. Es materialmente imposible establecer las cantidades exactas en la orden de cambio 001 que corresponde al Aeropuerto Juan Santamaria debido a que los materiales y la mano de obra se contemplaron en unidad global.

3. Es materialmente imposible determinar el costo de la mano de obra presentado en las cotizaciones (2018.0481, 2018.0577, 2018.0514) debido a que no se determinó la cantidad exacta de trabajadores solamente el costo final de mano de obra lo que dificulta establecer si los costos son ruinosos o excesivos.

(...)”.

Es decir, el reclamo administrativo interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, en su condición de apoderado con facultades suficientes de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, entidad representante del Consorcio que ejecutó los servicios dentro de la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001, señala a la Administración como pretensión concreta, el pago de **¢11.731.469,50 (once millones setecientos treinta y un mil cuatrocientos sesenta y nueve colones con cincuenta céntimos)**, por asumir los costos de la obra civil implementada, para cumplir con lo pactado con la Administración.

En primer lugar, es importante señalar que del análisis y de la documentación, normativa y situación fáctica que se realizó en esta investigación, se determinó que las obras supuestamente gestionadas corresponderían a una “*contratación irregular*”, identificando que efectivamente esos servicios no se encontraban apegados a lo establecido en el cartel y en la oferta, resultante de la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001.

No obstante, tal y como quedó de manifiesto en los hechos probados y no probados, **no se logró identificar plenamente la obra o servicio prestados, los cuales debieron haber sido recibidos a entera satisfacción de la Administración, situación que no se dio; además, no se logró determinar si dichas obras o servicios fueron aprovechados o útiles a la Administración y el costo económico identificado, valorado y aprobado por la Administración, como justos y/o razonables; por último, no se reconocería lucro; por cuanto, tal y como se desprende de los informes técnicos, esta labor resulta materialmente imposible de determinar con la información aportada por la reclamante.**

Como se mencionó, el presente reclamo contiene una esencia diferente, siendo que se fundamenta en el supuesto incumplimiento de lo pactado en el contrato por parte de la Administración. El supuesto incumplimiento de la Administración pudo constituir una causal de resolución del contrato por parte del contratista; por lo cual, esta justificación no es válida.

En la contratación administrativa, la persona contratista se encuentra obligada a entregar efectiva y cabalmente el objeto de la contratación, mediante la prestación de un servicio, la ejecución de una obra o la entrega de un bien; ésta debe efectuarlo en armonía y plena observancia de las reglas previstas en el cartel, en el contrato y, en general, en el ordenamiento jurídico, con el objeto de cumplir fielmente los requerimientos de cantidad, calidad, las especificaciones técnicas y de oportunidad que el respectivo contrato puntualmente demande.

Así, solo puede hablarse de cumplimiento contractual en materia de contratación administrativa, cuando se ejecuta a cabalidad una prestación en los términos originalmente pactados o bien de acuerdo con las nuevas especificaciones suministradas por la Administración, en el curso de la ejecución contractual, en aquellos casos

en los cuales, para la satisfacción plena del interés público, se modifique el objeto contractual o alguno de los elementos que forman parte de este.

Si la Administración contrata, es justamente para que lo que fue convenido se ejecute, porque el interés público que se busca satisfacer por medio del contrato celebrado así lo reclama. **Por lo cual, en el presente caso, si la Administración no consideró en el cartel respectivo, la realización de obras civiles, tampoco las contrató subsidiariamente, es porque no se requerían, por lo que no es válido este argumento del reclamante.**

Además, recordemos que los contratos obligan no sólo a lo que está formalmente expresado en ellos, sino también a todo lo que sea una consecuencia que pueda considerarse que hubiese sido virtualmente comprendido en ellos, el contratante queda también obligado al cumplimiento de esas consecuencias, necesarias para que exista el regular y el debido cumplimiento del contrato que será interpretado a estos fines, con arreglo al principio de buena fe que debe imperar en todos los contratantes y conforme a las reglas que son aplicables a esa interpretación.

Por su parte, la Administración no sólo tiene el derecho de exigir que las prestaciones estipuladas se cumplan, sino que, además, el contratante actúe siempre con la necesaria diligencia, poniendo en la ejecución de las prestaciones, el cuidado que es propio a quien se desempeña con el carácter de un colaborador de la Administración, en la realización de un fin de interés general.

Las reglas del arte, las costumbres y los usos de cada actividad deben ser respetados, así el contratante no sólo debe cumplir, sino que debe cumplir bien. De ese modo, en el contrato administrativo existe un equilibrio en lo relativo a la responsabilidad, ya que en los supuestos donde haya irregularidades en el procedimiento concursal, se comparte la responsabilidad entre la Administración y la persona contratista.

Bajo esa teoría, **tal y como se indicó supra**, cuando se detecten anomalías en el procedimiento, se traslada responsabilidad a la persona contratista, en razón de 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.

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”.*

Reforzando lo anteriormente dicho, en la sentencia número 2003-01867 de las quince horas con veinte minutos del cinco de marzo del dos mil tres, la Sala Constitucional indicó con respecto a lo citado, lo siguiente:

“(…)

*Afirma que de manera intempestiva y arbitraria se le dedujo un diez por ciento de lo pactado por concepto de pago de ese servicio, en las facturas presentadas por los últimos 166 días de prestación del mismo, lo que implica, que ha dejado de percibir más de doscientos veintiún mil ochocientos cuarenta y dos colones con cuarenta céntimos. Alega que el fundamento del rebajo, es la presunta nulidad absoluta de la cláusula de adenddum, la cual no ha sido declarada a través del procedimiento correspondiente, razón por la cual, considera que se ha violado en su perjuicio la garantía del debido proceso, pues sin que mediara procedimiento alguno en que pudiera proveer a su defensa, la autoridad recurrida le rebaja el monto que - en principio- tiene derecho a recibir por concepto de prestación de ese servicio, como sanción a una presunta nulidad que no ha sido declarada. Solicita el recurrente que se declare con lugar el recurso y se ordene al Ministerio a suspender los actos dirigidos a reducir el 10 % de las facturas presentadas correspondientes al servicio de Transporte de Estudiantes de los primeros 43 días lectivos en las rutas 5807. Se obligue al Ministerio de educación pagar los montos rebajados arbitrariamente y además se le obligue a mantener la relación contractual con el amparado hasta que se cumpla la condición que establece la cláusula de vigencia del contrato o se declare la nulidad del mismo. Asimismo solicita que se apliquen las revisiones tarifarias obligatorias desde el momento de la suscripción del contrato hasta la fecha y se le pague el monto correspondiente por ese rubro.*

(…)

*En consecuencia, el pago otorgado al recurrente por ese concepto fue un 10 % menor que lo pactado, sin embargo, ello no obedece a una decisión unilateral o arbitraria del Ministerio. Sala estima que el reconocimiento de la indemnización se reputa como compensación civil extracontractual por un servicio brindado por la administración, con el fin de evitar un enriquecimiento ilícito a favor de la hacienda pública. El sustento de la indemnización se encuentra en el régimen objetivo de responsabilidad del Estado, según lo dispone el artículo 190 de la Ley General de la Administración Pública y la cantidad a reconocer como indemnización, máximo un 90 % del monto de la contratación irregular, fue dispuesta por la Contraloría General de la República en forma vinculante. Dado que la interposición del presente amparo implica que el recurrente tuvo conocimiento de la actuación del Ministerio recurrido, las pretensiones del amparado deben ser dilucidadas en la vía administrativa o en su caso en la vía contencioso administrativo, mediante el correspondiente reclamo y no en la vía de amparo.*

(...)"

A través de esta norma, también se encarga al contratista la responsabilidad de verificar la regularidad jurídica del respectivo procedimiento de contratación administrativa, así como, la ejecución contractual. De la misma forma, se establece una regulación similar a la contenida en el numeral 129 de la Constitución Política, en tanto dispone que *"Nadie puede alegar ignorancia de la ley, salvo en los casos que la misma autorice"*.

De esta manera, la figura del contrato administrativo irregular se presenta en aquellos casos en que la Administración percibe u obtiene, parcial o totalmente, en forma efectiva y de buena fe, los respectivos bienes o servicios por los cuales suscribió el contrato administrativo, con evidente provecho para ella, pero a pesar de eso, se presenta una anomalía o irregularidad en el procedimiento concursal, dado que no se ha cumplido con las reglas previstas en el ordenamiento jurídico, se ha hecho caso omiso de los principios aplicables a la materia, o bien, no se ha seguido el respectivo procedimiento de contratación que, de acuerdo con la materia específica de que se trate y el monto de la contratación, sería el que deba seguirse.

En el caso que nos ocupa, en el mejor de los casos, el Consorcio decidió asumir las implementaciones u obras civiles necesarias para poder cumplir con el servicio indicado en la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001. Teniendo las acciones citadas, como consecuencia de un gasto extraordinario, no contemplado en el contrato, por lo que solicitó a la Administración, se le reconozca el pago por un monto de **€11.731.469,50**.

Sin embargo, en el cartel se indicaba una clara delimitación sobre el alcance del servicio contratado, bajo la modalidad de entrega según petitoria, suscrito con la empresa contratista. No obstante, según la relación de hechos elaborado por el Consorcio y que no fue posible verificar en su totalidad, esta situación fue ignorada en la fase de ejecución contractual, toda vez que a pesar de que el servicio o contrato no incluía la implementación de la obra civil, ésta asumió el costo para cumplir con el servicio contratado por la Administración.

Ahora bien, como se ha indicado supra, la Ley General de Contratación Pública y su reglamento, no niegan la posibilidad que, en el caso de contrataciones irregulares, el interesado someta ante la Administración una gestión resarcitoria, con fundamento en un principio básico de que la Administración no se enriquezca sin causa, dicho reconocimiento o compensación que por el bien o servicio recibido en tales condiciones se plantee, se hace a título de indemnización, visto que el contratista incumplió una obligación legal de verificar la

legalidad de la atribución de su contrato, de modo y manera que ese reconocimiento no debe incluir el lucro de la compañía.

Sin embargo, previo a acordar el reconocimiento de una indemnización, la Administración debe constatar que el bien o servicio que se reclamó haya sido recibido a su entera satisfacción y determinar la razonabilidad y proporcionalidad del reclamo planteado.

Conforme a todo lo citado, según lo indicado en el expediente administrativo de la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001, tomando como base el criterio técnico otorgado mediante el oficio número DGAC-TI-OF-046-2023 del 29 de marzo de 2023, suscrito por el señor Allan Monge Hernández, jefe interino de la Unidad de Tecnologías de la Información, no se encontró prueba alguna de que la Administración recibiera a entera satisfacción, las obras de la licitación pública 2017LN-000001-0006600001.

Por otra parte, los criterios técnicos de la Unidad de Infraestructura del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, indican, en lo que interesa, lo siguiente:

- ✚ Criterio otorgado mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0250-2023 del 9 de mayo de 2023, indica en sus conclusiones:

### ***“Conclusiones***

*1. Es materialmente imposible determinar si los precios presentados en las cotizaciones (001, 2018.0481, 2018.0577, 2018.0514) son ruinosos o excesivos debido a que las cotizaciones presentadas por la empresa CODISA son del año 2018 y la Unidad de Infraestructura Aeronáutica no tiene ningún proyecto de referencia para realizar dicha comparación.*

*2. Es materialmente imposible establecer las cantidades exactas en la orden de cambio 001 que corresponde al Aeropuerto Juan Santamaria debido a que los materiales y la mano de obra se contemplaron en unidad global.*

*3. Es materialmente imposible determinar el costo de la mano de obra presentado en las cotizaciones (2018.0481, 2018.0577, 2018.0514) debido a que no se determinó la cantidad exacta de trabajadores solamente el costo final de mano de obra lo que dificulta establecer si los costos son ruinosos o excesivos”.*

- ✚ Criterio otorgado mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-0380-2023 del 12 de julio de 2023, indica en sus conclusiones:

### ***“Conclusiones***

*1. Es materialmente imposible determinar si los precios presentados en las cotizaciones (001, 2018.0481, 2018.0577, 2018.0514) son ruinosos o excesivos debido a que las cotizaciones presentadas por la empresa CODISA son del año 2018 y la Unidad de Infraestructura Aeronáutica no tiene ningún proyecto de referencia para realizar dicha comparación.*



2. *Es materialmente imposible establecer las cantidades exactas en la orden de cambio 001 que corresponde al Aeropuerto Juan Santamaria debido a que los materiales y la mano de obra se contemplaron en unidad global.*

3. *Es materialmente imposible determinar el costo de la mano de obra presentado en las cotizaciones (2018.0481, 2018.0577, 2018.0514) debido a que no se determinó la cantidad exacta de trabajadores solamente el costo final de mano de obra lo que dificulta establecer si los costos son ruinosos o excesivos”.*

Podemos deducir que el reclamo administrativo interpuesto por el señor Johnny Xatruch Benavides, representante de la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, entidad representante del Consorcio que ejecutó los servicios dentro de la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001, podría encontrarse bajo la figura de un contrato irregular, en esta situación, la Administración debería reconocer el monto reclamado menos el lucro cesante, sin embargo, **no se logró identificar plenamente la obra o servicios prestados, los cuales debieron haber sido recibidos a entera satisfacción de la Administración, situación que no se dio; además, no se logró determinar si dichas obras o servicios fueron aprovechados o útiles a la Administración y el costo económico identificado, valorado y aprobado por la Administración, como justos y/o razonables; tal y como se desprende de los informes técnicos, esta labor resulta materialmente imposible de determinar con la información aportada por la reclamante.**

Con fundamento en los criterios técnicos de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, los cuales indican claramente que del estudio realizado del reclamo presentado no se puede determinar la cantidad exacta y los tipos materiales (accesorios, soportería, 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.

Por otra parte, la Dirección General de Aviación Civil y/o la Dirección General de Aviación Civil, deben ordenar una investigación preliminar por el presente reclamo, ya que podría endilgar responsabilidad de orden administrativo para el funcionario o funcionarios involucrados, los cuales, deben ser individualizados ante las posibles responsabilidades de las faltas. Pues en la investigación realizada se da indicios de supuestos incumplimientos en la fiscalización licitación pública número 2017LN-000001-0006600001; además, supuestas omisiones o incumplimientos de funciones.

**Por lo tanto**

**El Consejo Técnico de Aviación Civil  
resuelve:**

- 4) 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.

- 5) Instruir a la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos Dirección General de Aviación Civil, para que dentro de las competencias de una investigación preliminar, determine si existe mérito suficiente para ordenar la apertura de procedimientos administrativos contra las personas que permitieron que se generara el presente reclamo administrativo, relacionado con la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001; pues en la investigación realizada se da indicios de supuestos incumplimientos en la fiscalización licitación pública número 2017LN-000001-0006600001; además, supuestas omisiones o incumplimientos de funciones. La Comisión de Investigación Preliminar deberá reproducir de los expedientes del presente reclamo y de la licitación pública número 2017LN-000001-0006600001, las piezas que considere pertinentes, además, cualquier otra información y documentación relevantes. Se le recuerda a la Comisión de Investigación Preliminar que no deberá inactivar la investigación por más de un mes calendario, realizar la investigación en un plazo razonable y de rendir un informe final con recomendaciones al órgano competente para tomar una decisión final. La Comisión de Investigación Preliminar deberá. Documentar el expediente administrativo, en los términos del artículo 51 del Código Procesal Contencioso Administrativo; identificar a los presuntos responsables; identificar las irregularidades; identificar supuestas faltas y sanciones.
- 6) Notifíquese a la compañía Ideas Gloris sociedad anónima, por medio del correo electrónico [jxatruch@codisa.com](mailto:jxatruch@codisa.com) y [ecastro@codisa.com](mailto:ecastro@codisa.com), y a la señora Tatiana González Rodríguez, funcionaria de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos Dirección General de Aviación Civil; comuníquese a la Dirección General de Aviación Civil, Departamento de Aeropuertos y a las Unidades de Tecnologías y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez  
**Presidente**  
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

**No. 0111-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con trece minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.**

Se conoce solicitud de asignación del permiso de uso en precario del hangar número 7 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, gestionada por la compañía Helijet Aviation sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-343329, representada por el señor Mauricio Gerardo Alpizar Céspedes, apoderado generalísimo sin límite de suma, portador de la cédula de identidad número 2-0679-0150; para brindar servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo de aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija (aeronaves), según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo.

### Resultando

**Primero:** Que mediante artículo décimo noveno de la sesión extraordinaria número 39-2018 del 23 de agosto de 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil acordó lo siguiente:

*“Otorgar la renovación del permiso de uso del terreno ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, a la empresa Heli Jet Aviation Sociedad Anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-343329, representada por el señor Juan Carlos Arguedas Moreno, cédula de identidad número 1-533-544, ubicado en el terreno número 33, para que sea utilizado en la operación de los siguientes certificados: de Operador Aéreo, en la modalidad de servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo con aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija (aeronaves) y de Operador, en la modalidad de servicios de trabajos aéreos en la modalidad de vuelos ambulancia y fotografía área y el de taller aeronáutico para brindar el mantenimiento a sus propias aeronaves, por una vigencia igual a la de su Certificado de Operador Aéreo, es decir, hasta el 16 de agosto de 2032”.*

**Segundo:** Que mediante escrito con número de ventanilla única número VU-1042-2016 E, la compañía Helijet Aviation sociedad anónima solicitó la asignación de un espacio más amplio al que actualmente ocupa (hangar número 33) en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

**Tercero:** Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0222-2023 del 14 de julio de 2023, el Departamento de Aeropuertos recomendó que se le otorgue el permiso de uso en precario a la compañía Helijet Aviation sociedad anónima, señalando lo siguiente:

*“(…)*

*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 hangar N°7, que se detallan a continuación:*

## ACTA No. 48-2023

- *Fecha de solicitud ante la Dirección General de Aviación Civil por parte del interesado: 25 abril 2016*
- *Espacio solicitado: N°7*
- *Número de aeronaves autorizadas: TI-BIQ, TI-BKF, P4-ZZZ*
- *Cantidad de espacios asignados y áreas en metros cuadrados que ocupan: Actualmente está asignado el espacio N°33 con un área de 225m2*
- *Posición en la lista de espera: N°2*
- *Historial Financiero: Al día*

*El Departamento de Aeropuertos puede proceder a la emisión del criterio para una nueva asignación de permiso de uso en precario, del hangar construido N°7 con un área topográfica de 819 Mts2.*

*Por lo tanto, es que se le solicita emitir recomendación al CETAC para que dicho hangar sea asignado a la empresa Helijet Aviation S.A, cédula de personería jurídica número 3-101-343329, 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 viabilidad legal para ello, que la actividad a desarrollar es de uso de un COA-TX-023 para vuelos especiales, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo de aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija (aeronaves) y Certificado de Operador Aéreo (CO-TAC-027) en la modalidad para brindar el mantenimiento a sus propias aeronaves por una vigencia hasta 16 agosto 2032, a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil”.*

**Cuarto:** Que mediante constancia de no saldo número 415-2023 del 31 de julio de 2023, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Helijet Aviation sociedad anónima se encuentra al día con sus obligaciones.

**Quinto:** Que según Consulta de Morosidad Patronal de la Caja Costarricense de Seguro Social del 27 de julio de 2023, la compañía Helijet Aviation sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-343329, se encuentra al día con esa Institución, el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

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

### Considerando

#### I. Sobre los hechos

Que para efectos del dictado de esta resolución se tienen por ciertos los resultados 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, 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 Palma, decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 06 de mayo de 2008, en el artículo 5 establece literalmente lo siguiente:

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

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

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

En esta materia y sobre el tema de las competencias en materia aeroportuaria, mediante sentencia número 5388-93 del 26 de octubre de 1993, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

*“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 dictamen 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 se deduce 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 instalaciones dentro 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 certificado de 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 de servicios públicos, en las condiciones que establece esta ley”.*

2. Que efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la compañía Helijet Aviation sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permiten emitir el permiso de uso en precario del hangar número 7 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo de aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija (aeronaves), según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo. Asimismo, existe por parte de la empresa, la anuencia de devolver a la Administración el hangar número 33 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para que la Administración disponga de este según corresponda.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante oficio número DGAC-DA-OF-0222-2023 del 14 de julio de 2023, citado en el resultando tercero.

- **Edificación y operación**

Con respecto a la edificación y operación, la compañía Helijet Aviation sociedad anónima utilizará el espacio aquí concesionado y no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil. En caso de ser autorizadas las remodelaciones y/o mejoras al inmueble estas deberán ser removibles y podrán ser retiradas por el concesionario para el uso que desee dársele previa autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil.

La compañía Helijet Aviation sociedad anónima podrá remover las mejoras existentes de carácter removable que haya construido. Las mejoras no removibles hechas al inmueble se considerarán como propiedad del Consejo Técnico de Aviación.

Ahora bien, en cuanto a material removable, en el dictamen número C-170-98 del 14 de agosto de 1998, la Procuraduría General de la República señaló 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”.*

Además, la compañía Helijet Aviation sociedad anónima no podrá dársele al hangar un uso distinto al autorizado. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

La compañía Helijet Aviation sociedad anónima deberá permitir una visibilidad del 100% al interior del lote para construir 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, la permisionaria 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 lote para construir o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial facturada al Consejo Técnico de Aviación Civil por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA).

Lo anterior, debido a la resolución número SUB-G-GSGAM-2010-791 de las 10:20 horas del 23 de octubre de 2010, emitida por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA), en la cual se resolvió que todos los servicios que se requieran dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma 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 lotes para construir 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 lote para construir o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial que el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA) factura al Consejo Técnico de Aviación Civil.



Los cortes de cobro de agua serán efectuados de acuerdo con el recibo facturado por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillas (AyA) al Consejo Técnico de Aviación Civil y las lecturas que de cada micromedidor realice la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. 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  $\text{¢}2.636,00$  y el valor de la reconexión será de  $\text{¢}2.636,00$ , 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 lote para construir.

- **Tarifa**

Asimismo, la compañía Helijet Aviation 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**

Además, 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 la concesión otorgada establezca el Consejo Técnico de Aviación Civil.

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

La permisionaria solo podrá utilizar el espacio asignado para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, en el caso de la compañía Helijet Aviation sociedad anónima para brindar servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo de aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija



(aeronaves), según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual a la del certificado de explotación.

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 de la Unidad 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, según lo acuerdo 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](mailto: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 Técnico de Aviación Civil, 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 Técnico de Aviación Civil 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 Técnico de Aviación Civil delega al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, velar por el cumplimiento de estas disposiciones.

Con fundamento en los hechos descritos y citas de ley.

**Por tanto,**

**El Consejo Técnico de Aviación Civil  
resuelve:**

1.- Otorgar a la compañía Helijet Aviation sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-343329, representada por el señor Juan Carlos Arguedas, el permiso de uso en precario del hangar número 7 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar servicios de vuelos especiales, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo de aeronaves de ala rotativa (helicópteros) y ala fija (aeronaves), según las especificaciones y habilitaciones que se definan en su certificado operativo, con una vigencia igual a la del certificado de explotación, conforme a la recomendación del Departamento de Aeropuertos. Asimismo, la permissionaria está anuente a devolver a la Administración el hangar número 33 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y, así, poder asignarlo según corresponda.

2.- Notifíquese al señor Mauricio Gerardo Alpizar Céspedes, apoderado generalísimo sin límite de suma de la empresa Helijet Sociedad Anónima, por medio del correo [mauricio@flyhelijet.com](mailto:mauricio@flyhelijet.com). Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Departamento de Aeropuertos y a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Luis Amador Jiménez  
Presidente  
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 5

**No. 0112-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con trece minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.**

Se conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1827-2023 del 19 de julio de 2023, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en las rutas: Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 1° al 30 de septiembre de 2023; Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 3 al 30 de septiembre de 2023, y Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), efectiva a partir del 1° de agosto al 30 de septiembre de 2023.

### Resultandos

**Primero:** Que la compañía Jetblue Airways Corporation cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 41-2009 del 25 de mayo de 2009, para brindar servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, el cual se encuentra vigente hasta el 25 de mayo de 2024, en las siguientes rutas: Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa; Nueva York, Estados Unidos de América-Liberia, Guanacaste, Costa Rica y viceversa; Fort Lauderdale, Florida-San José, Costa Rica y viceversa; Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa, Nueva York, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa, Los Ángeles, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y viceversa.

**Segundo:** Que mediante resolución número 054-2023 del 27 de abril de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

*“1. Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única números número 0787-2023-E del 16 de marzo de 2023, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo de sus vuelos regulares, en las rutas:*

*-Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), **Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectivas a partir del 1° al 31 de mayo de 2023”.***

**Tercero:** Que mediante resolución número 067-2023 del 23 de mayo de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa resolvió:

*“1. Conocer y dar por recibido escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única número 1012-2023 y 1086-2023 del 13 y 24 de abril de 2023, respectivamente, suscritos por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la*

*suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo de sus vuelos regulares, en las rutas:*

- *Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica y viceversa (LAX-SJO-LAX), efectiva a partir del 1° de junio al 31 de julio de 2023.*
- *Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 1° de junio al 31 de julio de 2023.*
- *Los Ángeles, Estados Unidos– Liberia, Costa Rica y viceversa (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 1° al 16 de junio de 2023, y del 15 al 31 de julio de 2023.*
- *New York, Estados Unidos- San José, Costa Rica y viceversa (JFK-SJO-JFK), efectiva a partir del 1° al 14 de junio de 2023.*

*2) En relación con la ruta Los Ángeles, Estados Unidos –San José, Costa Rica y viceversa (LAX-SJO-LAX), la compañía deberá presentar para el mes agosto los itinerarios de operación o la cancelación de la ruta, ya que ésta se encuentra suspendida ininterrumpidamente desde el mes desde mayo de 2022, y cualquier prórroga adicional a esta suspensión, 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 resolución número 098-2023 del 11 de julio de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

*“1. Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1554-2023 del 15 de junio de 2023, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica- Boston, Estados Unidos (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 1° al 31 de agosto de 2023”.*

**Quinto:** Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-223-2023 del 27 de julio de 2023, (recibido en la Asesoría Jurídica el 8 de agosto de 2023), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

*“1 Conocer y dar por recibidos la nota con consecutivo de Ventanilla Única, VU-01827-2023-E, donde la compañía JetBlue, informa sobre la suspensión temporal de las rutas Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica (BOS-LIR-BOS) a partir del 01 de septiembre al 30 de septiembre del 2023 y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica (LAX-LIR-LAX) a partir del 03 de septiembre al 30 de septiembre del 2023.*

*2. Rechazar la solicitud realizada por la compañía JetBlue, en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), ya que en la resolución 067-2023, se indicó a la Compañía de presentar itinerarios para el mes de agosto 2023 o iniciar las gestiones para la cancelación de la ruta”.*

**Sexto:** Que mediante constancia de no saldo número 462-2023 del 8 de agosto de 2023, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias.

**Séptimo:** Que en consulta realizada el 8 de agosto de 2023, se constató que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

### Considerando

#### I. Sobre los hechos

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

#### II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la gestión de la compañía Jetblue Airways Corporation en las que informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en las Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 1° al 30 de septiembre de 2023; Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 3 al 30 de septiembre de 2023, y Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), efectiva a partir del 1° de agosto al 30 de septiembre de 2023.

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

“(…)

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

(…)

*4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La parte que requiera dichas*



*presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte”.*

(El resaltado no es del original)

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

*“Artículo 157.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.*

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

Adicionalmente, se tiene que las rutas a suspender forman parte del certificado de explotación de la compañía Jetblue Airways Corporation, otorgado mediante la resolución número 41-2009 del 25 de mayo de 2009, y que, según el análisis efectuado, se está solicitando una prórroga a suspensiones actualmente aprobadas. Así las cosas, en caso de aprobarse estas nuevas suspensiones, se mantendrían sin operar un mes, en el caso de la ruta Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica (LAX-LIR-LAX), toda vez que tiene itinerarios autorizados hasta el 30 de agosto de 2023.

En cuanto a la ruta Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica (BOS-LIR-BOS), se mantiene sin operar desde mayo de 2023 y con esta nueva suspensión sumaría cinco meses.

Finalmente, en lo que se refiere a la ruta Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), con esta nueva suspensión, sumaría un período de no operación continuo de un año y cuatro meses, ya que mediante resolución número 067-2023 del 23 de mayo de 2023, se autorizó la última suspensión hasta el 31 de julio de 2023; sin embargo, en dicha resolución se le indicó que debía presentar **para el mes de agosto los itinerarios de operación o la cancelación de la ruta**, ya que esta se encuentra suspendida desde el mes de mayo de 2022, por lo cual, cualquier prórroga adicional a esta suspensión contraviene el espíritu de un certificado de explotación, el cual, según la 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.

En cuanto a la suspensión de dicha ruta, en el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-223-2023 citado, la Unidad de Transporte Aéreo indicó que comprenden que existen factores post pandémicos que podrían estar afectando la reanudación de la ruta; no obstante, en su solicitud la compañía Jetblue Airways Corporation se limitó a explicar que la suspensión obedece a “*motivos comerciales*”, pese a que el formulario utilizado para presentar suspensiones indica “*Explique claramente los motivos por los cuáles se desea cancelar o suspender la ruta*”. Tal solicitud de justificación no es antojadiza, por el contrario, es un requerimiento que se solicita con el fin de

dotar a la Administración de elementos para conocer si estamos ante una situación excepcional que fundamente los actos de la Administración, en cuanto a la decisión que se tome sobre la suspensión solicitada.

Al respecto, dicha unidad recomendó conocer y dar por recibidos la nota con consecutivo de ventanilla única número VU-01827- 2023-E, donde la compañía Jetblue Airways Corporation informó sobre la suspensión temporal de las rutas Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 1° de septiembre al 30 de septiembre de 2023, y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 3 de septiembre al 30 de septiembre de 2023, y rechazar la solicitud realizada por dicha compañía, en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), ya que en la resolución 067-2023 citada, se indicó a la compañía Jetblue Airways Corporation que debía presentar itinerarios para el mes de agosto 2023 o iniciar las gestiones para la cancelación de la ruta.

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 462-2023 del 8 de agosto de 2023, la Unidad de Recursos Financieros hizo constar que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias. Asimismo, en consulta realizada el 8 de agosto de 2023, se constató que la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

**Por tanto,**

**El Consejo Técnico de Aviación Civil**

**Resuelve:**

1. Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-01827-2023-E, suscrito por la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, cédula jurídica número 3-012-557794, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo, en la ruta en las rutas Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica (BOS-LIR-BOS), efectiva a partir del 1° al 30 de septiembre de 2023, y Los Ángeles, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica (LAX-LIR-LAX), efectiva a partir del 3 al 30 de septiembre de 2023.
2. No dar por recibida la solicitud realizada por la compañía Jetblue Airways Corporation, en la ruta Los Ángeles, Estados Unidos – San José, Costa Rica (LAX-SJO-LAX), ya que de conformidad con lo señalado en la resolución número 067-2023 citada, ya que la compañía debió presentar para el mes agosto los itinerarios de operación o la cancelación de la ruta, toda vez que ésta se encuentra suspendida ininterrumpidamente desde el mes de mayo de 2022, y cualquier prórroga adicional a esta suspensión, contraviene el espíritu de un certificado de explotación, además no existe una justificación que sea de recibo por parte e la administración.
3. Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Jetblue Airways Corporation, por medio del correo electrónico [aviation@nassarabogados.com](mailto: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**

Anexo N° 6

**No. 0113-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con quince minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.**

Se conoce la solicitud de la señora Mónica Murillo González, apoderada especial de la compañía Southwest Airlines Co, cédula jurídica número 3-012-687071, para la suspensión de las rutas Denver-Liberia-Denver y Baltimore-Liberia-Baltimore, efectivas a partir del 13 y 14 de agosto de 2023, respectivamente, y hasta el 10 de noviembre de 2023.

### Considerandos

**Primero:** Que la compañía Southwest Airlines Co. cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución 16-2021 del 8 de febrero de 2021, con una vigencia de 15 años, el cual le permite brindar servicios regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, para operar las rutas: Baltimore, Washington, Estados Unidos-San José, Costa Rica y viceversa; Houston, Texas-San José, Costa Rica - Houston, Texas; Fort Lauderdale, Estados Unidos, San José, Costa Rica y regreso; Houston, Texas-Liberia, Costa Rica-Houston, Texas; Baltimore, Washington-Liberia, Costa Rica-Baltimore, Washington y Denver, Colorado Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y regreso. Actualmente, la compañía se encuentra tramitando una ampliación al certificado de explotación para operar la ruta Denver, Colorado Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y regreso.

**Segundo:** Que mediante escritos registrados con el consecutivos de ventanilla única números VU-1878-2023 y VU-1880-2023, ambos del 27 de julio de 2023, la señora Mónica Murillo González, apoderada especial de la compañía Southwest Airlines Co, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil, suspensión temporal de las rutas: Denver-Liberia-Denver del 13 de agosto al 10 de noviembre de 2023, y Baltimore-Liberia-Baltimore del 14 de agosto al 10 de noviembre de 2023.

**Tercero:** Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-231-2023 del 3 de agosto de 2023 (recibido en la Asesoría Jurídica el 8 de agosto de 2023), la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

*"1. Conocer y dar por recibidos los formularios con consecutivo de Ventanilla Única VU-1878-2023 E y VU-1880-2023-E donde la compañía Southwest Airlines CO solicita la suspensión temporal de las rutas Denver, Estados Unidos -Liberia, Costa Rica-Denver, Estados Unidos, a partir del 13 de agosto, 2023 y Baltimore, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica-Baltimore, Estados Unidos, a partir del 14 de agosto del 2023, ambas hasta el 10 de noviembre del 2023".*

**Cuarto:** Que en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 8 de agosto de 2023, se verificó que la compañía Southwest Airlines Co. no se encuentra inscrita como patrono ante dicha institución; no obstante, el representante legal de la compañía indicó que esto se debe a que no tienen planilla en Costa Rica, las personas que atienden las operaciones de los vuelos de la compañía Southwest Airlines Co, son realmente empleados de la compañía Aeroservicios AS sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-137353, la cual se encuentra al día en sus obligaciones ante la seguridad social.





**Quinto:** Que de conformidad con la constancia de no saldo número 404 del 18 de julio de 2023, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Southwest Airlines Co, cédula de persona jurídica número 3-012-687071, se encuentra al día con sus obligaciones.

**Considerando**

**I. Sobre los hechos**

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

**II. Sobre el fondo del asunto**

El objeto del presente acto versa sobre los escritos registrados con el consecutivos de ventanilla única números VU-1878-2023 y VU-1880-2023, ambos del 27 de julio de 2023, donde la señora Mónica Murillo González, apoderada generalísima de la compañía Southwest Airlines Co, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil de la suspensión temporal de las rutas: Denver-Liberia-Denver, efectiva a partir del 13 de agosto al 10 de noviembre de 2023, y Baltimore-Liberia-Baltimore, efectiva a partir del 14 de agosto al 10 de noviembre de 2023.

El fundamento legal para la suspensión de vuelos se basa en lo que establece el Convenio y/o Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de Estados Unidos de América (ley número 7857 del 22 de diciembre de 1998), éste indica en su capítulo 11, Competencia leal, en los puntos 2 y 4, lo siguiente:

“(…)

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

(…)

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

*representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte”.*

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, la Mónica Murillo González, apoderada especial de la compañía Southwest Airlines Co., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de las rutas Denver-Liberia-Denver y Baltimore-Liberia-Baltimore, en las fechas citadas.

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

*“Artículo 157.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.*

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-131-2023 del 3 de agosto de 2023 (recibido en la Asesoría Jurídica el 8 de agosto de 2023), la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó conocer y dar por recibidos los formularios con consecutivo de ventanilla única números VU-1878-2023 E y VU-1880-2023-E citados, donde la compañía Southwest Airlines CO solicitó la suspensión temporal de las rutas Denver, Estados Unidos -Liberia, Costa Rica-Denver, Estados Unidos, efectiva a partir del 13 de agosto de 2023, y Baltimore, Estados Unidos - Liberia, Costa Rica-Baltimore, Estados Unidos, efectivo a partir del 14 de agosto de 2023, ambas hasta el 10 de noviembre del 2023.

En otro orden de ideas, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 8 de agosto, se verificó que la compañía Southwest Airlines Co no se encuentra inscrita como Patrono ante dicha institución; no obstante, el representante legal de la compañía indica, que esto se debe a que no tienen planilla en Costa Rica, las personas que atienden las operaciones de los vuelos de la compañía Southwest Airlines CO, son realmente empleados de la compañía Aeroservicios AS sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-137353, la cual se encuentra al día en sus obligaciones ante la seguridad social. Asimismo, de conformidad con la Constancia de no saldo número 404 del 18 de julio de 2023, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Southwest Airlines Co., cédula de persona jurídica número 3-012-687071, se encuentra al día con sus obligaciones.



Por tanto,

**El Consejo Técnico de Aviación Civil  
Resuelve:**

- 1) De conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Estados Unidos de América y el Gobierno de la República de Costa Rica, artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, y oficio número DGAC-DSO-TA-INF-131-2023 del 3 de agosto de 2023, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, conocer y dar por recibido los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números VU-1878-2023 E y VU-1880-2023-E, donde la señora Mónica Murillo González, apoderada especial de la compañía Southwest Airlines Co., cédula jurídica número 3-012-687071, informó sobre la suspensión temporal de las rutas: Denver-Liberia-Denver, efectiva a partir del 13 de agosto al 10 de noviembre de 2023, y Baltimore-Liberia-Baltimore, efectiva a partir del 14 de agosto al 10 de noviembre de 2023.
- 2) Indicar a la compañía Southwest Airlines Co, que vencido este plazo, deberá presentar los itinerarios de operación.
- 3) Notifíquese a la señora Mónica Murillo González, apoderada especial de la compañía Southwest Airlines Co, por medio del correo electrónico: [monica.murillo@wnco.com](mailto:monica.murillo@wnco.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



## ACTA No. 48-2023

Anexo N° 7

**No. 0114-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con dieciséis minutos del quince de agosto de dos mil veintitrés.**

Se conoce la solicitud de la compañía Taca International sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señora Viviana Martín Salazar, en calidad de apoderada generalísima, con el objetivo de modificar el certificado de explotación, incluyendo un punto más allá, para operar la ruta San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, para los vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros carga y correo, efectivo a partir del 13 de junio de 2023.

### Resultandos

**Primero:** Que la compañía Taca Internacional sociedad anónima cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante resolución número 194-2020 del 28 de octubre de 2020, para ofrecer servicios de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo en la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y viceversa, con vigencia de 5 años contados a partir de su expedición.

**Segundo:** Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0899-2023-E del 28 de marzo de 2023, la señora Viviana Martín Salazar, en calidad de apoderada generalísima de la compañía Taca Internacional sociedad anónima, solicitó modificación al certificado de explotación para brindar los servicios internacionales de vuelos regulares y no regulares, incluyendo un punto más allá, para operar la ruta San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa. Asimismo, solicitó un permiso provisional a partir del 13 de junio de 2023.

**Tercero:** Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0349-2023 del 17 de abril de 2023, los señores Paula Víquez Oviedo y Luis Alberto Jiménez Campos, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa indicaron:

*“La Unidad de Aeronavegabilidad no tiene inconveniente en que se atienda la solicitud de modificación de ruta del Certificado de Explotación de la compañía TACA AIRLINES S.A tanto en vuelos regulados como no regulados, de pasajeros, carga y correo, así como el otorgamiento de un permiso provisional aplicable a la fecha 01 de junio, 2023 para la siguiente ruta:*

*Ruta: San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Guatemala-San Salvador, El Salvador (SAL-SJO-y/o GUA y vv).*

*Se solicita indicar a los representantes de la compañía TACA, que si dentro de este plazo llevan a cabo cambios en los datos de las Especificaciones de Operación para Operadores Extranjeros (Formulario 7F225) se sirva comunicarlos a la DGAC para actualizar dichas especificaciones”.*



ACTA No. 48-2023

**Cuarto:** Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-0127-2023 del 15 de mayo de 2023, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

“(…)

1. Otorgar a la COMPAÑÍA TACA INTERNACIONAL AIRLINES S.A., la modificación al Certificado de Explotación, según se detalla:

- **Tipo de servicio:** servicios aéreos de transporte público de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, con el Principio Internacional de Reciprocidad Real y Efectivo.
- **Ruta:** San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, con flexibilidad operativa entre Costa Rica y Guatemala.
- **Flexibilidad operativa:** Consiste en omitir el punto a Guatemala cuando sea necesario de acuerdo con las necesidades operacionales.
- **Derechos de tráfico:** Tercera, Cuarta y Quinta libertad del aire.
- **Frecuencia:** Tres frecuencias semanales.
- **Equipo:** Airbus A319, A320, A320 Neo, A321 y/o los autorizados en las OpSpecs de Operaciones del COA-E.
- **Vigencia:** Igual a la otorgada en el Certificado de Explotación el cual vence el 28 de octubre del 2025.

2. Conceder a la compañía TACA INTERNACIONAL AIRLINES S.A, un Primer Permiso Provisional de Operación, efectivo a partir del 13 de junio del 2023, con el itinerario que se detalla:

**AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA**

| Nº Vuelo | Fecha de vigencia |           | Frecuencia | ETA   | ETD   | Ruta   |
|----------|-------------------|-----------|------------|-------|-------|--------|
|          | Inicia            | Termina   |            | LT    | LT    |        |
| AV 323   | 13-jun-23         | 31-ago-23 | .2.4.6.    | 10:35 |       | SALSJO |
| AV 323   | 13-jun-23         | 31-ago-23 | .2.4.6.    |       | 11:30 | SJOGUA |
| AV 322   | 13-jun-23         | 31-ago-23 | .2.4.6.    | 15:40 |       | GUASJO |
| AV 322   | 13-jun-23         | 31-ago-23 | .2.4.6.    |       | 16:45 | SJOSAL |

**Notas:** 1) La vigencia de este itinerario está condicionada a los plazos otorgados en el permiso provisional autorizado o que en su defecto cuente con el certificado de explotación. 2) El equipo a utilizar Airbus A319, 320, 320 Neo, 321 y/o los autorizados en las OpSpecs. 3) La compañía solicitante debe respetar las horas solicitadas, en caso de cancelaciones, adelantos



*o demoras, favor comunicarlás a oficina de Operaciones en rampa al teléfono 2440-8257 o al 2442-7131.”*

**Quinto:** Que mediante oficio número DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-083-2023 del 18 de mayo de 2023, el señor Roy Mauricio Vásquez Vásquez, jefe de la Unidad de AVSEC FAL, en lo que interesa indicó:

*“la Unidad AVSEC/FAL, manifiesta que el programa de seguridad de la aviación civil, de la empresa TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A., vence el 18 de agosto del 2023, de acuerdo con la carta de aprobación AVSEC-011-2023, por lo anterior, cumple con el proceso de modificación del certificado de explotación CEX, para brindar los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en las rutas.*

*1. San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica y/o Guatemala-San Salvador, El Salvador (SAL-SJO-y/o GUA y viceversa)*

*Esta Unidad no tiene inconveniente en que se eleve a audiencia pública la solicitud de la modificación del certificado de explotación CEX y otorgar a la empresa TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A., un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión”.*

**Sexto:** Que mediante artículo décimo de la sesión ordinaria 32-2023 del 30 de mayo de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa resolvió:

*“1.-Elevar a audiencia pública la solicitud modificación al certificado de explotación de la compañía Taca International sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señora Viviana Martín Salazar, en calidad de apoderada generalísima, con el objetivo de modificar el certificado de explotación, para brindar servicios aéreos de transporte público de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, con el Principio Internacional de Reciprocidad Real y Efectivo, en la ruta San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, con flexibilidad operativa entre Costa Rica y Guatemala, explotando derechos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire. La Flexibilidad operativa consiste en omitir el punto a Guatemala cuando sea necesario de acuerdo con las necesidades operacionales.*

*2.-Otorgar a la compañía Taca International sociedad anónima, el primer permiso provisional de operación por un período de tres meses contados a partir del 13 de junio de 2023, con el fin de que pueda operar la ruta citada. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar la ruta referida, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil”.*

**Séptimo:** Que en La Gaceta número 125 del 11 de julio de 2023, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de modificación al certificado de explotación de la compañía Taca International Airlines sociedad anónima. Dicha audiencia se celebró a las 08:30 horas del 7 de agosto de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

### Considerando

#### I. Sobre los hechos

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

#### II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Taca International sociedad anónima, con el objetivo de modificar el certificado de explotación, incluyendo un punto más allá, para operar la ruta San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, para los vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros carga y correo,

1. Lo solicitado por la compañía Taca International sociedad anónima se tramita bajo el principio de reciprocidad y las buenas relaciones existentes entre la República de El Salvador y la República de Costa Rica, esto por carecer de instrumentos internacionales entre ambos países, aunado a esto, la Unidad de Transporte Aéreo se encuentra en proceso de negociación para finalizar un Memorando de Entendimiento y un Acuerdo Bilateral, con dicho país.

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

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

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

*“Artículo 144.-*

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

En ese mismo sentido, el artículo 155 de este mismo cuerpo legal, señala que *“Toda solicitud para modificar frecuencias, rutas, o alterar escalas en las rutas aprobadas, se sujetarán en lo aplicable, a los mismos trámites y formalidades que está ley o sus reglamentos establecen para el otorgamiento de certificados de explotación”*.

Lo anterior, también en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-MOPT del 24 de octubre de 2013, y la normativa técnica específica.

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y demás convenios internacionales de aviación civil aplicables, se determinó que la compañía Taca Internacional sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la modificación a su certificado explotación incluyendo un punto más allá, para operar la ruta San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, para los vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros carga y correo.

3. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de modificación al certificado de explotación de la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, se celebró a las 08:30 horas del 7 de agosto de 2023, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

**Por tanto,**

**El Consejo Técnico de Aviación Civil  
Resuelve:**

Con fundamentos en los hechos y citas de ley anteriormente descrito y habiendo cumplido la compañía Taca International sociedad anónima, con los requisitos técnicos y legales, la unidad de Asesoría Jurídica recomienda:

1. Otorgar a la compañía Taca International Airlines sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-012-024492, representada por la señora Viviana Martín Salazar, en calidad de apoderada generalísima, modificación al certificado de explotación, según se detalla:

**Servicios a brindar:** Servicios aéreos de transporte público de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, con el Principio Internacional de Reciprocidad Real y Efectivo.

**Ruta:** San Salvador, El Salvador, San José, Costa Rica y/o Ciudad de Guatemala, Guatemala y viceversa, con flexibilidad operativa entre Costa Rica y Guatemala.

**Flexibilidad operativa:** Consiste en omitir el punto a Guatemala cuando sea necesario de acuerdo con las necesidades operacionales.

**Derechos de tráfico:** Tercera, Cuarta y Quinta libertad del aire.



**Frecuencia:** Tres frecuencias semanales.

**Equipo:** Airbus A319, A320, A320 Neo, A321 y/o los autorizados en las OpSpecs de Operaciones del COA-E.

**2. Vigencia:** Igual a la otorgada en el certificado de explotación otorgado mediante resolución número 194-2020 del 28 de octubre de 2020, el cual vence el 28 de octubre de 2025.

**3. Otras obligaciones:**

La compañía Taca International Airlines sociedad anónima, deberá enviar mensualmente los datos estadísticos relacionados con su actividad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley General de Aviación Civil.

Asimismo, deberá presentar anualmente y por los próximos dos años sus estados financieros con la finalidad de monitorear el comportamiento de su capacidad financiera.

La compañía Taca International Airlines sociedad anónima, deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá **rendir una garantía de cumplimiento de las obligaciones pecuniarias** contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado “*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*”, publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

4. Los demás términos se mantienen igual a las del certificado de explotación citado.

5. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

6. Notifíquese el presente acuerdo a las señoras Viviana Martín Salazar y Marianela Rodríguez Parra, apoderadas de la compañía Taca International sociedad anónima, por medio de las direcciones de correo electrónico [viviana.martin@avianca.com](mailto:viviana.martin@avianca.com) y [marianela.parra@avianca.com](mailto:marianela.parra@avianca.com). Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscribáse en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica.

Luis Amador Jiménez  
Presidente  
Consejo Técnico de Aviación Civil