

INFORME FINAL DE GESTIÓN

COSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

PERÍODO 2026

Enio Cubillo Araya

601910145

San José, mayo de 2026.

Señores (as).

Secretaría de Actas

Consejo Técnico de Aviación Civil.

S.M.

En acato a las normas y leyes que establecen la obligatoriedad de presentar un informe de gestión a los miembros directores del Consejo Técnico de Aviación Civil al término de su período, me permito dirigir a su representada el resumen ejecutivo de los hitos más importantes en los que participé activamente durante las convocatorias de sesiones ordinarias y extraordinarias.

El sustento legal de mi participación como director del Consejo Técnico de Aviación Civil quedó establecido en el acuerdo No 029-MOPT emitido por el Presidente de la República y el Ministro de Obras Públicas y Transportes en su artículo 2º que reza: “Nombrar al señor Enio Cubillo Araya, cédula de identidad No 601910145, como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil en calidad de ingeniero, según el inciso b) del artículo 5 de la Ley General de Aviación civil.”. El período del nombramiento efectivo fue del 27 de febrero al 07 de mayo de 2026.

Una vez reestablecido el quórum estructural del Consejo Técnico de Aviación Civil, se convocaron las sesiones para conocer los temas ordinarios de aprobación y conocimiento del órgano colegiado que pueden ser conocidos en las actas de carácter público que para tales fines se pueden consultar por los medios oficiales institucionales.

Sin embargo, deseo manifestar algunos asuntos tratados que fueron de vital importancia para el avance de procesos que se mantenían estancados y que impedían continuar los trámites urgentes y correspondientes de infraestructura pública, específicamente a lo relacionado a la intervención de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional de Guanacaste, Daniel Oduber Quirós.

En el caso específico arriba mencionado, posterior a los análisis de fondo de documentos aportados, se dan por **recibidos** corroborando que se encuentran debidamente firmados por personal competente, colegiado y responsables de la obra quienes finalmente dan el visto bueno de los estándares solicitados.

Otro importante tema abordado fue la necesaria y urgente modificación de la Ley General de Aviación Civil No 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas que no se encuentra acorde a los avances y requerimientos de la aviación civil mundial, en especial a los requerimientos de los protocolos y recomendaciones de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

En este tema tan importante para la aviación civil costarricense, se presentó un borrador de propuesta de reforma a la ley que, luego del análisis correspondiente por parte del CTAC, se determinó que no cumplía con lo establecido para que fuese presentado como una reforma de ley ya que carecía del análisis legal integral así como de propuestas esenciales de **como** hacer frente a la necesidad de separar funciones entre el ente rector (DGAC) y los proveedores de servicio que al día de hoy se encuentran organizacionalmente bajo la misma estructura administrativa lo que representa sin duda alguna un conflicto de intereses y posible falta de objetividad al momento de auditar.

La rápida actualización de normas internacionales así como el crecimiento exponencial de la industria aeronáutica muy ligada al sector turístico y medios de transportes, presenta el reto de evaluar muy seriamente el transformar a la DGAC en otro órgano institucional de mayor jerarquía para que cumpla a cabalidad su rol de ente promotor y fiscalizador de la aviación con soluciones rápidas para la industria que así lo demanda y requiere.

Por último y no menos importante, la reciente auditoría realizada por la OACI debe ser el punto de partida para un plan de acción con actividades y responsabilidades que permita restablecer los niveles aceptables de calificación ante las auditorías externas en materia aeronáutica.

Ante cualquier consulta adicional, quedo a sus totales disposiciones.