

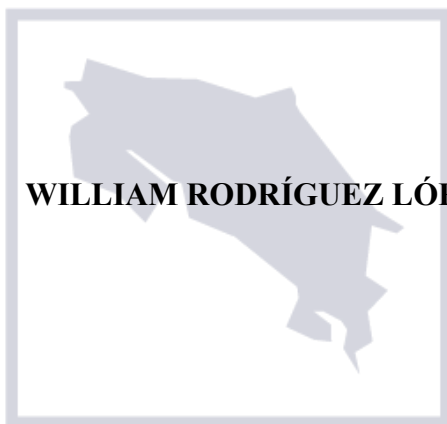


MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

CETAC

INFORME DE FINAL DE GESTIÓN
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
PERÍODO 2022 – 2026



WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

MAYO 2026



PRESENTACIÓN:

Este informe se rinde en cumplimiento de la Ley de Control Interno # 8292 y la Resolución R-CO.61 de la Contraloría General de la República.

Contiene el informe sobre la labor que realicé en el Consejo Técnico de Aviación Civil desde el año 2022 hasta la primera semana del presente mes de mayo, 2026.

RESULTADOS DE LA GESTIÓN:

En el ejercicio de las funciones que llevé a cabo como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil cumplí siempre con el deber de velar por las actividades que directa o indirectamente están vinculadas con la aviación civil en el país.

REFERENCIA SOBRE LA LABOR SUSTANTIVA INSTITUCIONAL:

Como quedó plasmado en las actas correspondientes, ejercí el cargo de vicepresidente del Consejo durante todo el período 2022 – 2026. Hubo tres ministros de Obras Públicas y Transportes, quienes por ley les correspondió ejercer la presidencia del CTAC, y con los tres obtuve el cargo de vicepresidente.

En esa condición de miembro del Consejo y de vicepresidente del mismo, verifiqué la aplicación correcta de la legislación vigente para el cumplimiento de la labor sustantiva de la Institución en los siguientes temas:

- 1- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de operación y explotación, o permisos provisionales para servicios aeronáuticos.
- 2- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para operar aeropuertos y/o aeródromos.
- 3- Adhesión y/o ratificación de acuerdos internacionales sobre aviación civil en que tuvo interés el Poder Ejecutivo..
- 4- Aprobación de las tarifas relativas al transporte aéreo de pasajeros, carga y correo para las que aplican las empresas con certificado de operación y explotación, tanto nacionales como internacionales.



- 5- Estar vigilante del cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno de la República en tratados internacionales, convenios o memorándums de entendimiento en materia de información civil.
- 6- Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación de reglamentos, normas y/o procedimientos técnicos aprobados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- 7- Estudiar, determinar y verificar los informes de la Dirección General para la aplicación de tarifas mediante decretos del Poder Ejecutivo, para la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radiocomunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares, así como por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación y certificados de aeronavegabilidad.
- 8- Conocer los informes de la Unidad de Accidentes e Incidentes.
- 9- Otorgar, prorrogar, suspender revocar o modificar los permisos para la construcción y funcionamiento de aeródromos privados.

CAMBIOS EN EL ENTORNO DURANTE EL PERÍODO DE GESTIÓN:

Durante el período de mi gestión se aprobaron y actualizaron Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses (RAC's) para cumplir con las enmiendas dictadas en diversos anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional.

También se contrató con la Organización de Aviación Civil Internacional la elaboración de un proyecto de ley que cumpla con los estándares de la OACI y con la legislación costarricense. Lastimosamente el proyecto de ley fue presentado de manera tardía al CTAC, lo que imposibilitó darle seguimiento al documento. El error más relevante es que se entregó un informe final, sin que existieran entregables periódicos.

También aprobamos modificaciones a reglamentos administrativos y nombramos a los funcionarios que conforman las diversas comisiones laborales que requiere la legislación actual.

Finalmente, aprobamos la realización de obra pública en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y en el Aeródromo La Managua, en Quepos.



ESTADO DE LA AUTOEVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO INSTITUCIONAL AL FINAL DE LA GESTIÓN:

El primer informe del Sistema de Control Interno Institucional fue conocido en el mes de marzo del año 2023 y el segundo en el mes de febrero del 2025. Las recomendaciones de los informes fueron aprobados y remitidos a la Dirección General de Aviación Civil para su cumplimiento.

En el mes de julio del año 2025 el CTAC conoció los resultados del Sistema Específico de Valoración del Riesgo (SEVRI), según oficio DGAC-UIP-INF-032-2025, en el que se identificaron 222 riesgos del Plan Anual Operativo y del Plan Estratégico, de los cuales el 83% presentaron un nivel de riesgo bajo, el 13% medio y únicamente el 4% fue considerado como alto.

Los informes recibidos por el CTAC evidenciaron la contribución a la gobernanza de la Institución y a la búsqueda de mejoras continuas para la correcta prestación de los servicios públicos a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.

ACCIONES EMPRENDIDAS PARA ESTABLECER, MANTENER, PERFECCIONAR Y EVALUAR EL SISTEMA DE CONTROL INTERNO INSTITUCIONAL:

El CTAC aprobó una nueva versión del Marco Orientador del Sistema de Valoración de Riesgos, para mantener un sistema acorde con las necesidades de perfeccionamiento del sistema de control. Además, se aprobaron cursos para los funcionarios encargados de aplicar el sistema y trabajamos en el seguimiento de las recomendaciones vertidas en los diferentes informes.

PRINCIPALES LOGROS ALCANZADOS DURANTE MI GESTIÓN, DE CONFORMIDAD CON LA PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL:

En mi período logramos, gracias a los acuerdos adoptados por el Consejo Técnico de Aviación Civil, los siguientes logros:

- 1- Una mejor ejecución del presupuesto asignado por el MOPT.



- 2- Identificamos un procedimiento para financiar el traslado de COOPESA al lado sur de la pista activa del Aeropuerto Juan Santamaría.
- 3- Logramos la aprobación de 15 plazas para mejorar el servicio de transporte aéreo.
- 4- Actualizamos el sistema operativo de los equipos de cómputo utilizado en la Institución.
- 5- Logramos publicar la licitación para la contratación de la plataforma de aviación general en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber.
- 6- Igualmente publicamos la licitación para las mejoras en el Aeródromo La Managua, en Quepos.
- 7- Eliminamos las interferencias de las emisoras de radio en las frecuencias aeronáuticas.
- 8- Aprobamos el cambio de los equipos de oficina para los funcionarios de los servicios de tránsito aéreo.
- 9- Dimos seguimiento a la implementación completa de las normas NICSP en el área financiera.
- 10- Aprobamos la recepción provisional y puesta en servicio de varias Órdenes de Servicios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
- 11- Logramos la modificación de los informes que son conocidos por el CTAC, de manera que sean aptos para la toma de decisiones, porque los insumos que a veces proporciona la Administración son incompletos, lo que no permitió la toma de la decisión pronta, y por ello ahora hay un procedimiento para que los informes contengan toda la información necesaria para la eficacia de las decisiones.

ESTADO DE LOS PROYECTOS MÁS RELEVANTES EN EL ÁMBITO INSTITUCIONAL.

Desde que inicié mi gestión en el CTAC en este período hemos trabajado insistentemente para poner al día una serie de proyectos y procedimientos que harían más eficiente a la Institución, pero ha habido una serie de problemas estructurales y de política pública que no permitieron avanzar con todos ellos. Los más importantes son:

- 1- El nombramiento del personal aeronáutico.
- 2- Incrementar la asignación del presupuesto que se recibe y autoriza el MOPT.
- 3- Mejorar la infraestructura en varios aeródromos, sobre todo los que tienen un tráfico turístico importante.
- 4- El nombramiento de un subdirector general que ocupara el puesto de manera permanente.
- 5- Emitir una ley que impida las interferencias de las frecuencias aeronáuticas.
- 6- Fortalecer la Unidad de Licencias.



- 7- Lograr los mecanismos compensatorios o incentivos adicionales que eviten la falta de competitividad salarial derivada de la Ley Marco de Empleo Público.
- 8- Incluir dentro del Plan Anual Operativo todas las actividades que son necesarias para la completa implementación de las NICSP.
- 9- Concluir el Plan Maestro del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós.
- 10- Iniciar la expansión sustantiva del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Costa Rica necesita, para su desarrollo turístico, la construcción de aeropuertos con capacidad de recibir vuelos internacionales en la Provincia de Limón y en el Pacífico Sur del país. Por eso, trabajé insistentemente en esos dos proyectos, los cuales no han avanzado con la celeridad necesaria.

Después de la pandemia la forma de hacer turismo cambió en varios aspectos, uno de ellos es la distancia que los turistas deben de recorrer una vez que el vuelo llega a su destino. El estándar actual es de una hora máximo, lo que pone en franca desventaja a los destinos turísticos de la Región Brunca y de la Región Huetar. De no cambiar esa situación, los desarrollos turísticos creados en toda la región de Dominical hacia el sur y de la ciudad de Limón hacia el sur estarán en gran desventaja.

Ni hablar de la posibilidad de que Limón, con sus proyectos de la marina y de los muelles turísticos, se pueda convertir en “home port” para cruceros, ya que sin un aeropuerto internacional cercano esa idea no prosperará.

ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS FINANCIEROS ASIGNADOS EN EL PERÍODO 2022 – 2026:

La DGAC, en todos los años que tengo de estar relacionada con ella desde su Consejo Técnico, nunca ha sido una organización que se ha caracterizado por tener éxito ejecutando su presupuesto.

La razón principal para que eso ocurra es que la mayor parte de su presupuesto son gastos de capital (construcción de obra pública), que son ejecuciones que no se dan en un año calendario o porque las aprobaciones se dan en la segunda mitad del año, cuando ejecutar el presupuesto antes de que concluya son muy escasas. Esto se ha agravado desde que a la DGAC le quitaron la condición de Órgano de Desconcentración Máxima y lo pasaron a ser una actividad más del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, o sea, un centro de gastos más de ese ministerio.



En el año 2024 la ejecución de los recursos financieros mejoró con relación a los años precedentes, habiéndose llegado a un 94.47%, un 1.39% más con respecto al período anterior, según lo informó la Dirección Financiera en el documento DGAC-UPI-INF-002-2025.

En el año 2025 la ejecución presupuestaria alcanzó un 88.23%, lo que representó los niveles de ejecución tradicionales que la Institución venía logrando desde el año 2014.

En el primer trimestre del año 2026 se alcanzó una ejecución presupuestaria del 11.47%, sobre un presupuesto aprobado de 39.700 millones de colones, según oficio DGAC-DFA-PRES-OF-0162-2026. Esa baja ejecución porcentual es normal en los primeros meses del año, sin embargo, hay que rescatar que fue mayor que en los mismos períodos de los años 2024 y 2025.

Del avance de la adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público (NICSP), al 30 de junio del año 2025 la administración presentó un avance del 93% en la aplicación de las normas, según la Carta de Gerencia de Carvajal Auditores, quien fue la empresa que realizó la auditoría externa del año 2024.

Este será un gran reto para la Dirección General de la Institución, porque el personal del área financiera debe alcanzar el 100% en la ejecución de estas normas, sobre todo realizando análisis financieros más proactivos, sobre todo preventivos, para que la DGAC alcance las metas que se propongan.

SUGERENCIAS PARA LA BUENA MARCHA DE LA INSTITUCIÓN:

Después de 12 años de formar parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, debo repetir prácticamente las mismas propuestas para que la DGAC sea un organismo público más eficiente. A continuación, mis propuestas para tener una mejor institución:

- 1- Actualizar, a la mayor brevedad posible, la Ley General de Aviación Civil (que data de 1973). Las reformas más urgentes son quitarle al Consejo Técnico una serie de obligaciones administrativas que deben ser ejecutadas por la Administración. El segundo aspecto es modificar los requisitos para ser Director y Subdirector General, sobre todo en el aspecto de las licencias aeronáuticas que se solicitan en este momento. Y el tercero es modificar la conformación del Consejo Técnico.



- 2- Conformar el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), como un ente autónomo que genera sus propios recursos financieros y que le permita estarse actualizando de manera rápida con las normas internacionales emitidas por la OACI.
- 3- Trasladar la Unidad de Accidentes e Incidentes a la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), ya que la OACI ha insistido que esa Unidad no debe estar bajo la estructura de la DGAC. Esa es una norma internacional y Costa Rica ha suscrito todos los tratados internacionales al respecto, lo que significa que no estamos cumpliendo con un tratado internacional. O sea, estamos en desacato.
- 4- En el corto plazo, que el MOPT le asigne a la DGAC un presupuesto que le permita tener la estructura organizacional y para la ejecución de obra pública acorde con la necesidad del país. En el mediano plazo, de aprobarse la constitución del INAC, que los ingresos que genere la institución no estén sujetos al tope de gastos que impone la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas.
- 5- Disponer de las facilidades de contratación de personal técnico, sobre todo aeronáutico, para que el Aeropuerto Daniel Oduber pueda brindar servicios las 24 horas del día, así como irse preparando para la contratación del personal que se requiera para los aeropuertos de Limón y de la Zona Sur.
- 6- Fortalecer la Unidad de Recursos Informáticos para que sea una herramienta efectiva para ejecutar óptimamente las labores de la DGAC.

ESTADO ACTUAL DE CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES QUE DURANTE LA GESTIÓN GIRÓ LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA:

Durante el período 2022 – 2026 hubo varias auditorías por parte de la Contraloría General de la República, así como solicitudes de información. Todo lo solicitado fue atendido de forma pronta y oportuna mediante acuerdos del CTAC.

La misma Contraloría ha reconocido el cumplimiento por parte del CTAC de las diversas gestiones que ha girado con relación a los aeropuertos internacionales.

CUMPLIMIENTO DE DISPOSICIONES DE OTROS ÓRGANOS DE CONTROL EXTERNO:

En cuanto al cumplimiento de disposiciones de otros órganos de control externo resalta la auditoría USOAP CMA de la OACI. Hubo un informe preliminar que ordenó la corrección



de varias disposiciones aeronáuticas, pero según la Dirección General de la DGAC, no reflejó disconformidades significativas a la seguridad operacional.

Producto de esa auditoría y a lo solicitado por la OACI, la Dirección General se abocó a solucionar las disconformidades y se espera una próxima visita de los auditores extranjeros para contar con un informe final definitivo que permita elaborar un plan correctivo que permita cumplir con las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil y sus anexos en una forma total.

ESTADO ACTUAL DE CUMPLIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES QUE FORMULÓ LA AUDITORÍA INTERNA:

El Consejo Técnico de Aviación Civil atendió debidamente, con eficacia, prioridad y prontitud, los informes presentados por la Auditoría Interna de la Institución y hasta el final de la gestión esa dependencia no ha señalado ninguna incongruencia en el cumplimiento de las recomendaciones por parte del CTAC. Es justo mencionar que las recomendaciones de la Auditoría Interna han conllevado mejoras en la prestación del servicio de la DGAC.

CONCLUSIONES

La aviación civil en nuestro país requiere un seguimiento constante, que debe complementarse con una actualización de la legislación que la rige. Lo más importante en estos procesos de seguimiento y actualización es poder acceder a los avances tecnológicos mundiales y garantizar la seguridad operacional de todas las aeronaves que sobrevuelan, aterrizan o parten de suelo costarricense.

No se puede obviar que estos procesos también mejorarían la seguridad nacional, ya que hay muchas aeronaves que utilizan el espacio aéreo de Costa Rica para realizar actividades ilícitas, y el ejemplo más claro y peligroso es el narcotráfico.

Además, tener la tecnología y legislación apropiadas se convertiría en una fuente de ingresos mayores para el país, sin dejar de lado la infraestructura de los aeródromos que sólo sirven a la aviación nacional y de los aeropuertos internacionales.

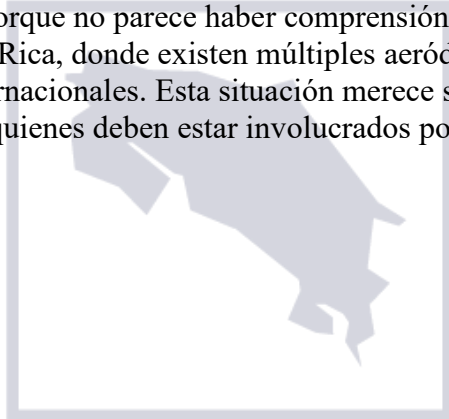
El tema de la infraestructura merece un comentario adicional, porque este es un tema que generalmente se ve en una sola dimensión, que es la parte meramente constructiva de la obra física, sin tomar en cuenta que aparejado a la obra física debe contarse con los equipos



técnicos, aeronáuticos e informáticos que permitan ofrecer los servicios de una manera adecuada y segura.

Otro aspecto es el recurso humano, porque se necesita contratar controladores aéreos, personal de tierra, servicios de seguridad y otros, cuya contratación no sólo necesita recursos financieros sino también las plazas correspondientes autorizadas por las instancias gubernamentales competentes.

Mi compromiso en este y los anteriores períodos en que he estado participando como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil ha sido buscar mejoras constantes en la Institución, lo que no ha sido fácil de conseguir por las limitaciones técnicas, de recursos humanos, pero principalmente de recursos financieros. Este es un tema que requiere ser resuelto al más alto nivel, porque no parece haber comprensión plena de lo que representa la aviación civil para Costa Rica, donde existen múltiples aeródromos públicos y privados, más cuatro aeropuertos internacionales. Esta situación merece ser analizada en una mesa de trabajo incluyendo a todos quienes deben estar involucrados por razones técnicas, administrativas y políticas.



William Rodríguez López
Ced. 1-384-934