CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Acta número tres de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciocho horas con veinte minutos del diez de marzo del dos mil veintiséis, en la Sala de Juntas del Consejo Nacional de Viabilidad y por medio de la plataforma virtual, con la asistencia de las siguientes personas: Sr. Efraím Zeledón Leiva quien preside, Sr. William Rodríguez López, Sra. Nidia Cordero Padilla, Sr. Mauricio Campos Carrión, Sr. Édgar Zamora Muñoz, Sr. Giancarlos Bonilla Montero (Puntarenas Costa Rica) , Sr. Enio Cubillo Araya, directores de este Consejo; así como de los señores, Marcos Castillo Masís, Director General de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC y las señoras Raquel Calderón Madrigal y Adacdisa Santamaría Rodríguez de la Secretaría de Actas.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No.03-2026, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 03-2026.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 02-2026, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 05 de marzo del 2026.

La señora Nidia Cordero Padilla y los señores William Rodríguez López y Mauricio Campos Carrión, se abstienen a la votación, debido a que estuvieron presente en la sesión.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 02-2026, del 05 de marzo del 2026.

III.- AUDITORIA INTERNA

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio AI-435-2025 del 19 diciembre del 2025, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, Auditor General, en el que remite para conocimiento de los directores del Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que remite el informe relacionado con el plan anual de trabajo del año 2025, desarrollando el estudio cuyo objetivo general fue, "Evaluar la eficiencia y la eficacia de la gestión que le corresponde a la Unidad de Licencias, en apoyo al cumplimiento de los objetivos institucionales y de conformidad con la normativa que la rige, desde el entorno nacional e internacional."

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el informe AI-12-2025, de la Auditoria Institucional.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Al Consejo Técnico de Aviación Civil

1.- Aprobar el informe y ordenar la implementación de las recomendaciones incluidas en el mismo.

A la Dirección General de Aviación Civil

2.- Uso de Directivas Operacionales. La DGAC debería limitar el uso de Directivas Operacionales a fines complementarios y garantizar que los requerimientos técnicos se emitan exclusivamente mediante Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses (RAC), preservando la jerarquía normativa.

3.- Fortalecer de inmediato la capacidad institucional para la supervisión de los **SMS**, asignando, en la medida de lo posible y de acuerdo con las circunstancias organizacionales, personal adicional, asimismo, estableciendo procesos estandarizados que eviten la concentración de funciones en una sola persona.

A la Unidad de Licencias

4.- En coordinación con la Dirección General de Aviación Civil, valorar la implementación de forma inmediata un **plan de fortalecimiento de la Unidad de Licencias**, que contemple la incorporación de personal técnico adicional y la digitalización de procesos.

5.- Implementar un sistema de reevaluación periódica de la **competencia lingüística**, aplicable a todos los pilotos sin excepción,

6.- Establecer un programa formal de **inducción** y capacitación obligatoria para todo el personal inspector, asegurando la correcta comprensión y aplicación uniforme de los procedimientos contenidos en el Manual del Inspector de Licencias.

7.- Gestión de **competencias del personal inspector.** Mejorar el sistema de capacitación bajo un modelo basado en competencias, incorporando OJT estructurado, evaluaciones prácticas documentadas y seguimiento de vencimientos, con el fin de validar objetivamente la idoneidad técnica y reforzar la seguridad operacional.
ACUERDO FIRME

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio AI-436-2025 del 19 diciembre del 2025, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, Auditor General, en el que remite para conocimiento de los directores del Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que remite el informe relacionado con el plan anual de trabajo del 2025, desarrollamos un estudio cuyo objetivo general fue: "Evaluar la eficiencia y la eficacia de la gestión que le corresponde a la Unidad de Operaciones, en apoyo al cumplimiento de los objetivos institucionales y de conformidad con la normativa que la rige, desde el entorno nacional e internacional."

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el informe AI-13-2025, de la Auditoria Institucional.

Al Consejo Técnico de Aviación Civil

1.- Aprobar el informe y ordenar la implementación de las recomendaciones incluidas en el mismo.

A la Unidad de Operaciones

2.- Retención de talento técnico. En conjunto con la Dirección General de Aviación Civil, debería evaluar mecanismos compensatorios o incentivos adicionales que mitiguen la falta de competitividad salarial derivada de la Ley Marco de Empleo Público, asegurando la retención y atracción de personal técnico clave para la continuidad operativa.

3.- Gobernanza documental y normativa. Implementar un sistema institucional centralizado de gestión documental con repositorios oficiales, procesos estandarizados y controles de trazabilidad, garantizando la custodia, integridad y disponibilidad de la información crítica para demostrar cumplimiento ante auditorías.

4.- Inspector especializado en helicópteros. Establecer medidas urgentes para asegurar la cobertura de la especialidad en helicópteros, ya sea mediante convenios de cooperación, contratación temporal excepcional o programas de formación acelerada, evitando riesgos en un segmento crítico para la seguridad aérea.

5.- Conflicto entre instrumentos técnicos y operativos. Armonizar el Manual del Inspector de Operaciones (MIO) con los procedimientos del Sistema de Gestión Institucional, eliminando ambigüedades y asegurando coherencia documental, fortaleciendo la estandarización operativa.

6.- Gestión de competencias del personal inspector. Mejorar el sistema de capacitación bajo un modelo basado en competencias, incorporando OJT estructurado, evaluaciones prácticas documentadas y seguimiento de vencimientos, con el fin de validar objetivamente la idoneidad técnica y reforzar la seguridad operacional. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio AI-006-2026 del 09 enero del 2026, suscrito por el señor Oscar Serrano Madrigal, Auditor General, en el que remite para conocimiento de los directores del Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que remite el informe relacionado con el estudio de auditoría que permita dar seguimiento al proceso de implementación de las NICSP en la DGAC, a través de evaluaciones y verificaciones de las acciones programadas, ejecutadas y en proceso por parte de la administración".

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el informe AI-15-2025, de la Auditoria Institucional.

Al Consejo Técnico de Aviación Civil

1.- Aprobar el Informe y ordenar la implementación de las recomendaciones incluidas en el mismo, así como darle el seguimiento necesario a tal proceso para asegurar la implementación completa de las NICSP.

A la Encargada del Departamento Financiero – Administrativo

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

2.- Realizar las gestiones necesarias para que se incluyan dentro del plan anual operativo todas aquellas actividades que son necesarias para lograr la implementación completa de las NICSP. En este mismo sentido, coordinar con las demás áreas operativas de la entidad para asegurarse que dentro de sus planes anuales se incluyen las actividades necesarias relacionadas con la implementación de esta normativa. **(Conclusión 2 c).**

3.- Realizar un exhaustivo análisis de deterioro de las partidas relacionadas con la construcción de un nuevo hangar para la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aeroindustriales R.L. (COOPESA), las cuales se encuentran registradas en la cuenta de Materias primas y bienes en producción - Construcciones en proceso para determinar si se les debe dar de baja o rebajar el valor por el que están reconocidas. Tal análisis debe considerar al menos los aspectos siguientes: **(Conclusión 5).**

. El detalle de la composición de los montos registrados.
. Determinar el estado físico actual de los activos.
. Si los activos tienen vida útil futura.
. La inversión necesaria para rehabilitar los activos.
. Si es posible aprovechar las obras realizadas para traspasar un activo funcional al MOPT.

Al Encargado de la Unidad de Recursos Financieros en Conjunto con el Encargado de la Unidad de la Unidad Tecnologías de Información

4.- En conjunto con el proveedor del sistema informático, establecer un cronograma para la finalización y puesta en producción de las mejoras que requiere el módulo de facturación y cobros. **(Conclusión 2 b).**

A la Encargada de Contabilidad

5.- Con base en los resultados del estudio actuarial del pasivo por cesantía por jubilación y fallecimiento, realizar las actualizaciones del pasivo y las revelaciones relacionadas con el mismo. **(Conclusión 4).**

6.- Cumplir con las revelaciones indicadas en el inciso 2.3 de este informe**. (Conclusión 3). ACUERDO FIRME.**

IV.- ÓRGANO FISCALIZADOR

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0875-2025 del 12 de diciembre del 2025, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, Inspector General a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta el informe relacionado con la solicitud de Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 102-25 "Instalación de nuevos Cableados para los Sistemas de Ayudas a la Navegación Aérea existente en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0875-2025, del Órgano Fiscalizador;

1. Aprobar la Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 102-25 "Instalación de nuevos Cableados para los Sistemas de Ayudas a la Navegación Aérea existente en el AIJS".

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

2. Para la Recepción Definitiva de la de la Orden de Servicio 102-25 "Instalación de nuevos Cableados para los Sistemas de Ayudas a la Navegación Aérea existente en el AIJS", proceda el Gestor a integrar a la solicitud correspondiente la certificación de costos reales incurridos en la adquisición del equipo; para su aprobación y cierre de la OS 102-25. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO SÉTIMO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0876-2025 del 12 de diciembre del 2025, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta el informe relacionado con la solicitud de Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 100-25 "Modernización del Sistema de Control de los Puentes de Abordaje A1 & A3 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0876-2025, del Órgano Fiscalizador;

1.- Aprobar la Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 100-25 "Modernización del Sistema de Control de los Puentes de Abordaje A1 & A3 del AIJS".

2.- Para la Recepción Definitiva de la de la Orden de Servicio 100-25 "Modernización del Sistema de Control de los Puentes de Abordaje A1 & A3 del AIJS", proceda el Gestor a integrar a la solicitud correspondiente la certificación de costos reales incurridos en la adquisición del equipo; para su aprobación y cierre de la OS 100-25. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO OCTAVO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0891-2025 del 16 de diciembre del 2025, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta el informe relacionado con la solicitud de Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 95-24, "Reemplazo de Equipos de Rayos X del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (Fase 1)".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0891-2025, del Órgano Fiscalizador;

1.- Aprobar la Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 95-24 "Reemplazo de Equipos de Rayos X del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (Fase 1)".

2.- Para la Recepción Definitiva de la de la Orden de Servicio 95-24 "Reemplazo de Equipos de Rayos X del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (Fase 1)", proceda el Gestor a integrar a la solicitud correspondiente la certificación de costos reales incurridos en la adquisición del equipo; para su aprobación y cierre de la OS 100-25. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

ARTÍCULO NOVENO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0914-2025 del 19 de diciembre del 2025, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta el informe relacionado sobre el estado actual de la propuesta del traslado de COOPESA al suroeste del Aeropuerto Internacional Juna Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0914-2025, del Órgano Fiscalizador;

1.- Dar por recibido el presente informe, e instruir al Órgano Fiscalizador a continuar con las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de los acuerdos adoptados en la sesión ordinaria N.° 62-2025.

2.- Instruir al Gestor y el Órgano Fiscalizador para evaluar el impacto que conllevaría para el cumplimiento del cronograma del Programa de Inversión de Capital (CIP) del Gestor en el AIJS, la nueva fecha propuesta por COOPESA de la primera semana de marzo del 2026, para una eventual respuesta a la propuesta viable aprobada por el CETAC, para la construcción del nuevo hangar de COOPESA. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0118-2026, del 12 de febrero del 2026, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta el informe con la propuesta de la actualización del Programa de Inversión de Capital del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y el Paquete de Proyecto Definitivo del ítem T-02 "*Extensión del nivel de salidas del Edificio Terminal al Norte - Fase 1*". Ampliación de la Terminal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría al nivel de salidas norte y variación del CIP del Gestor.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0118-2026, del Órgano Fiscalizador;

1.- Establecer un nuevo precio Tope para el ítem **T-01:** *"Expansión del Edificio Terminal al Oeste – Fase 1 del AIJS* en $62.180.371,00 y para ítem **A-01:** *"Extensión de la Plataforma Remota al Oeste y obras complementarias del AIJS* en $35.736.270,00.

2.- Trasladar el monto $5.830.319,00 como remanente de los ítems de los proyectos: **T-01:** *"Expansión del Edificio Terminal al Oeste – Fase 1 del AIJS*, **A-01**: *"Extensión de la Plataforma Remota al Oeste y obras complementarias del AIJS* al ítem del proyecto **T-02:** *"Extensión del nivel de salidas del Edificio Terminal al Norte (Fase 1)"* pasando a un monto de **$19.089.654,00** con CEMAC incluido para cubrir los costos de los trabajos requeridos en ese proyecto.

3.- Establecer un nuevo Precio tope para los ítems **T-01** (*"Expansión del Edificio Terminal al Oeste – Fase 1 del AIJS*), **A-01**.(*"Extensión de la Plataforma Remota al Oeste y obras complementarias del AIJS*) y del **T 02** ("Extensión del nivel de salidas del Edificio Terminal al Norte (Fase 1)" según se detalla en cuadro siguiente:

N°	Nombre	Fecha de Inicio	Fecha de Fin	Duración (Días Naturales)	Duración (Meses)	Monto Total Transferible a Tarifas	
T	**Terminal**						
T-01	Expansión del Edificio Terminal al Oeste Fase 1	24/2/2025	1/2/2027	707	24	USD	62 180 371
T-02	Extensión del nivel de salidas del Edificio Terminal al Norte - Fase 1	9/2/2026	24/6/2027	500	17	USD	19 089 654
A	**Lado Aire**						
A-01	Extensión de la plataforma remota al oeste y obras complementarias	27/10/2025	21/12/2026	420	14	USD	35 736 274

4.- Aprobar el Paquete Definitivo del proyecto dell ítem T-02 *"Extensión del nivel de salidas del Edificio Terminal al Norte (Fase 1)"* con un plazo de ejecución 365 días hábiles y con un nuevo precio tope de **$19.089.654,00** con CEMAC incluido, siendo este, el monto definitivo.

5.- Instruir al Gestor para que mantenga en forma permanente personal en la zona de construcción, lo anterior para garantizar los controles respectivos, evitar la dispersión de materiales durante la ejecución de las obras y minimizar los riesgos a los usuarios y personal que labora en el Aeropuerto.

6.- Instruir al Gestor la necesidad de presentar el Plan de la Seguridad de la Aviación aprobado por la Unidad AVSEC-FAL, previo a la orden de inicio del proyecto.

7.- Reiterar al Gestor la necesidad de coordinar con la Unidad AVSEC-FAL lo aplicable al control de accesos, además de la configuración de sistema CCTV, donde se combinarán cámaras fijas y cámaras en domo, y/o considerar patrullajes periódicos en el área de construcción para garantizar la seguridad de la zona impactada.

8.- Instruir al Gestor para que, en un plazo no mayor a cinco (5) días naturales a partir de la emisión de la Orden de Inicio, presente el cronograma actualizado del proyecto, respetando el plazo de ejecución aprobado.

9.- El rubro por concepto "Fondo para Mejoras y Situaciones no Previstas" por el monto de $154.611,00 (1.02% del costo total del proyecto) su uso queda supeditado a la aprobación respectiva y previa, por parte del Órgano Fiscalizador.

10.- Instruir al Gestor para que, una vez finalizada la ejecución del proyecto, presente la documentación de respaldo de los costos reales incurridos, a efectos de su debido reconocimiento en la petitoria tarifaria correspondiente.

11.- Instruir al Órgano Fiscalizador para que, conforme a lo establecido en el Contrato de Gestión Interesada, proceda con la emisión de la Orden de Inicio; la cual, queda sujeta a la finalización por parte del Gestor de los trámites que sigue ante edificaciones Nacionales y de la presentación de la Garantía de Cumplimiento, con el

fin de que cubra todas las obras nuevas incluidas en el Plan de Inversión de Capital (CIP) aprobado por el CETAC.

12.- Autorizar al Órgano Fiscalizador para que tramite, ante la Unidad de Proveeduría Institucional de la DGAC, las solicitudes de exoneración de artículos y/o equipos requeridos para el proyecto. El endoso de la factura comercial para los trámites de desalmacenaje será realizado por el presidente del CETAC. **ACUERDO FIRME.**

V.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

Se conoce el oficio No. CETAC-AIDOQ-GP-OF-558-2025, del 08 de diciembre del 2025, suscrito por la señora Ivannia Contreras Murillo, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, mediante la cual remite la formulación del presupuesto correspondiente al año 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0558-2025, de Gerencia de Proyecto:

1.- Aprobar el presupuesto del Fideicomiso de la Administración Concedente para el año 2026, por la suma de US$907,900.00 (novecientos siete mil novecientos dólares exactos), de conformidad con lo propuesto por la Gerente de Proyecto del Contrato de Concesión del AIDOQ.

2.- Instruir al Gerente de Proyecto a realizar la remisión del presupuesto consolidado del año 2026 al Fideicomiso del AIDOQ y al Fideicomitente (CORIPORT S.A) en cumplimiento con lo indicado en el contrato de fideicomiso y en referencia al Contrato de Concesión de Terminal de pasajeros AIDOQ en la cláusula sétima. **ACUERDO FIRME.**

VI.-CORRESPONDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

Se conoce el oficio COR-GG-25-336, con fecha del 10 de diciembre de 2025, suscrito por el señor César Jaramillo Gallego, gerente general de CORIPORT, mediante el cual solicita audiencia al Consejo con el fin de exponer los siguientes temas de relevancia para la terminal del AIDOQ, principalmente sobre el Estudio de Capacidad del aeropuerto.

El señor William Rodríguez López indicó que no solo se debe actuar con prudencia, sino también hacerlo lo más rápido posible, ya que la temporada alta prácticamente ha pasado y lo que queda de ella es muy poco. Señaló que la situación que ocurrió en esta ocasión no debe repetirse. Por ello, considera importante actuar lo antes posible para que no vuelva a suceder durante el próximo pico de actividad en los meses de julio y agosto, y así poder tomar con anticipación las medidas que sean necesarias.

El señor Enio Cubillo Araya indicó que es necesario escuchar a don César Jaramillo, sin embargo, señalo que, conociendo lo sucedido considera oportuno adelantarse en el análisis. Mencionó que, más allá de comentar las

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

falencias que presenta el Aeropuerto Daniel Oduber Quiros en Guanacaste, sería muy positivo plantear desde ahora propuestas concretas para evitar que una situación similar vuelva a suceder.

Añadió que, de lo contrario, se repetirán explicaciones que ya se conocen, como la saturación, que hubo holding y falta de espacio. Por ello, planteó que, aunque la pregunta pueda ser compleja, al menos se beberá presentar una propuesta sobre qué acciones se podrían implementar para minimizar el impacto de lo que se está sucediendo.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que la propuesta de acuerdo sería solicitar al señor Marcos Castillo Director General de Aviación Civil coordinar esa reunión. Señalo que, tal como lo mencionó el señor Enio Cubillo, más allá de escuchar las situaciones que se han presentado, lo importante es enfocarse en la búsqueda de soluciones y en que se presente un plan acorde con las necesidades del Aeropuerto Daniel Oduber Quiros en Guanacaste.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Instruir al señor Marcos Castillo, Director General de Aviación Civil, coordinar dicha reunión y presentar un plan acorde con las necesidades del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, en Guanacaste. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

Se conoce informe, con fecha del 19 de diciembre del 2025, suscrito por el señor Ernesto Gutiérrez Sandí mediante el cual informa sobre la respuesta a la solicitud de información sobre las operaciones de Volaris Costa Rica- CARTA-MOPT-DM-2025-2408.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el informe.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

Se conoce oficio DE-CEO-0004/2026, con fecha del 06 de enero de 2026, suscrito por el señor Juan Carlos Trabanino Aguirre, director ejecutivo – CEO, en relación con la respuesta a la CARTA-MOPT-DM-2025-2450, relacionada con el Proyecto del Aeropuerto Internacional del Sur.

El señor Efraím Zeledón Leiva explicó brevemente que, con fondos de COCESNA, se realizó la contratación del Museo Nacional para iniciar el rescate arqueológico en el sitio del Aeropuerto del Sur. Indicó que estas labores comenzaron la semana anterior, con un monto aproximado de 400 mil dólares, y que ya se iniciaron las excavaciones para realizar el rescate de cualquier elemento arqueológico que se encuentre en la zona.

Señaló que el periodo de ejecución del proyecto se estima entre cuatro y cinco meses, y expresó su expectativa de que las condiciones climáticas durante el verano favorezcan el desarrollo de los trabajos, ya que en esa zona las lluvias suelen ser muy intensas. Explicó que las labores de rescate arqueológico son procesos muy meticulosos, que se realizan con herramientas pequeñas como brochitas y palas, por lo que la presencia de barro debido a lluvias fuertes podría dificultar significativamente el trabajo.

Asimismo, indicó que los fondos están garantizados y que el Museo Nacional ya se encuentra trabajando en el sitio, en coordinación con el Ministerio de Cultura. Añadió que se espera que, en aproximadamente medio año,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

se haya completado todo el levantamiento arqueológico, se hayan removido los hallazgos que correspondan y se pueda continuar con el desarrollo del proyecto del Aeropuerto del Sur.

Finalmente, mencionó que, de manera paralela, en la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) se está trabajando en la actualización de la factibilidad del proyecto y en la elaboración de los términos de referencia para la eventual contratación de un plan maestro aeroportuario para dicho aeropuerto.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio DE-CEO-0004/2026, suscrito por el señor Juan Carlos Trabanino Aguirre, director ejecutivo – CEO.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

Se conoce el oficio DFOE-SEM-0268/02253, con fecha del 25 de febrero de 2026, suscrito por la señora Shirley Pereira Zamora Fiscalizadora de la Contraloría General de la República, mediante el cual solicita la información para el proceso de medición del valor público relacionado con el inciso b) de la disposición 4.9 del informe n.° DFOE-CIU-IAD-00001-2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

1.- Dar por recibido el oficio DFOE-SEM-0268/02253, de la Controlaría General de la República.

2.- Trasladar el oficio DFOE-SEM-0268/02253, a la señora Ivannia Contreras Murillo, de la Gerencia de Proyecto del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y al señor Hernán Juárez Flores, de la Administración del Lado Aéreo del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para que atiendan lo solicitado por la Contraloría General de la República y que presenten el oficio de respuesta para la firma del señor presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, Efraím Zeledón Leiva, cumpliendo con el plazo otorgado. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

Se conoce el oficio DFOE-SEM-0365/02444, con fecha del 27 de febrero de 2026, suscrito por la señora Shirley Pereira Zamora Fiscalizadora de la Contraloría General de la República, mediante el cual solicita la información para el proceso de medición del valor público relacionado con el inciso a) de la disposición 4.9 del informe n.° DFOE-CIU-IAD-00001-2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

1.- Dar por recibido el oficio DFOE-SEM-0365/02444, de la Controlaría General de la República.

2.- Trasladar el oficio DFOE-SEM-0365/02444, al señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, Inspector General - Órgano Fiscalizador- OFGI-AIJS, para que atienda lo solicitado por la Contraloría General de la República y que presente el oficio de respuesta para la firma del señor presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, Efraím Zeledón Leiva, cumpliendo con el plazo otorgado. **ACUERDO FIRME.**

ACTA No. 03-2026

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

Se conoce oficio CARTA-MOPT-DM-2026-400, con fecha del 20 de febrero de 2026, suscrito por el señor ministro Efraím Zeledón Leiva, relacionado con los actos administrativos, laborales y de RH que requieren elevarse en las juntas y consejos de CNC, CONAVI y CETAC.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el oficio CARTA-MOPT-DM-2026-400.

A las dieciocho con treinta y cuatro minutos los señores Mauricio Rodríguez Fallas y Marcos Castillo Masis se retiraron de la sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

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

VII.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

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

B – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO VIGÉSIMO

Se conoce oficio DGAC-AJ-OF-0066-2026, del 19 de enero del 2026, suscrito por los señores Dennis López Cunningham y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe y proyecto de resolución que conoce el criterio legal sobre el recurso de apelación interpuesto por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, cédula de identidad número 3-0471-0912, contra el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 de 11 de noviembre de 2025, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional, José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas.

El señor Édgar Zamora Muñoz mencionó que, cuando este punto se abordó al inicio, manifestó una oposición total a que el asunto no se resolviera internamente, dentro de la institución, y que en cambio se llevara a una instancia internacional. En ese momento expresó que, a su modesto juicio, se estaba haciendo una "tormenta en un vaso de agua". También reiteró que, aunque no es abogado, había leído un decreto ejecutivo relacionado con las horas de vuelo que debían reconocerse al piloto en cuestión. Señaló que este joven piloto había luchado por obtener su ATP y que, por lo tanto, tenía todo el derecho de defender su posición. Mencionó su criterio, de que el tema no debió haberse internacionalizado; sin embargo, su comentario no fue tomado en cuenta y el asunto efectivamente se llevó a ese ámbito. Posteriormente, la situación se judicializó y, según su entendimiento, existen recursos de amparo contra el ministro, así como acciones dirigidas incluso a la secretaría

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Raquel Calderón Madrigal. Manifestó además su deseo de que quedara constancia de su posición, señalando que le resulta muy molesto que un asunto tan sencillo no se haya resuelto internamente. Reiteró que, aunque no es abogado, recuerda haber leído el decreto ejecutivo, el cual le parecía claro. Según su interpretación, desde la administración se habría emitido una circular que, en la práctica, anulaba dicho decreto ejecutivo, cuando —hasta donde conoce— solo el presidente tiene la facultad de anular un decreto de ese tipo.

Finalmente, expresó que le causa mucha pena que la situación haya llegado a este punto, pues considera que hubo falta de voluntad para resolver algo que, a su juicio, era muy sencillo. Señaló que ahora existen múltiples demandas y que probablemente surgirán más, incluso contra el Consejo Técnico, lo cual le parece increíble que esté ocurriendo.

El señor Enio Cubillo Araya mencionó que desea que se realice un breve resumen del tema. Indicó que, según lo que había revisado, existe una gran cantidad de documentos relacionados con el caso, los cuales tratan sobre el reconocimiento de las horas de vuelo realizadas en el Servicio de Vigilancia Aérea para efectos de la licencia mencionada por don Edgar. Recordó que, en su momento, se había abordado un tema muy similar y señaló que comprende la separación existente entre los distintos ámbitos. Comentó que, en Costa Rica, el término militar no se utiliza de la misma forma que en otros países, aunque el contexto puede ir en esa línea, por lo que agradeció que dicha palabra no quedara consignada en el acta. Asimismo, recordó que años atrás se había establecido que, para el reconocimiento de las horas de vuelo realizadas en escuelas policiales, estas debían ser validadas a través de una escuela de Aviación Civil para que pudieran ser reconocidas formalmente. Añadió que comprende que existen ciertas maniobras y entrenamientos propios del ámbito policial que difieren de los del ámbito civil, señalando que el señor Edgar Zamora Muñoz podría corregir o ampliar ese punto, dado que cuenta con mucha más experiencia y horas de vuelo en el ámbito civil. No obstante, reiteró que, según lo que recordaba, el proceso contemplaba una verificación o cotejo por medio de una escuela de Aviación Civil.

Finalmente, indicó que en ese punto es donde tiene dudas, por lo que solicitó que se le pudiera aclarar si ese paso efectivamente se realizó, ya que le gustaría poder establecer esa diferencia con mayor claridad.

El señor Edgar Zamora Muñoz manifestó que, cuando se desempeñaba como piloto en su juventud, recordaba que la Dirección de Aviación Civil no reconocía las horas de vuelo de los pilotos que operaban en el Servicio de Vigilancia Aérea (SVA), situación que en su momento le parecía poco razonable. Indicó que, cuando ocupó el cargo de presidente de la Asociación Profesional de Pilotos Aviadores, intentó promover un cambio en ese criterio, argumentando que una hora de vuelo efectivamente realizada debía considerarse como tal, independientemente del ámbito en el que se hubiera efectuado. No obstante, señaló que no recuerda con exactitud qué ocurrió posteriormente, y que el tema aparentemente quedó sin modificarse.

Agregó que, a raíz del caso del capitán Damazzio, procedió a revisar la normativa aplicable y encontró un decreto ejecutivo en el que se establece claramente que las horas de vuelo de un piloto que opera en el Servicio de Vigilancia Aérea deben reconocerse como horas legítimamente voladas, siempre que cumplan con ciertos requisitos: que estén certificadas por el jefe del departamento, que hayan sido efectivamente realizadas, que el piloto se encuentre habilitado en la aeronave correspondiente y que estén debidamente certificadas por el jefe de la sección aérea. Señaló que, a su criterio, y con el debido respeto hacia los profesionales del derecho, ya que indicó no ser abogado, no observó impedimento alguno en dicho decreto para que al piloto en cuestión se le otorgara su licencia ATP. Sin embargo, indicó que, según su conocimiento, Aviación Civil habría rechazado dicho reconocimiento. Asimismo, mencionó que el Departamento de Seguridad Operacional (DSO) intervino

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

en el proceso y que, según su entendimiento, existiría una carta o circular que desvirtúa o contradice lo establecido en ese decreto ejecutivo. Finalmente, manifestó que desconoce qué ocurrió posteriormente, por lo que solicitó al señor Mauricio Rodríguez Fallas, de ser posible de manera concisa, pudiera brindar una opinión legal que aclarará qué sucedió con dicho decreto y por qué razón no se estaría acatando.

El señor Enio Cubillo Araya mencionó que en materia de aeronavegabilidad, tampoco se permite a la Dirección de Aviación Civil validar ni certificar los aspectos de mantenimiento de las aeronaves policiales. Indicó que esa ha sido la normativa vigente desde hace bastante tiempo. No obstante, reiteró que este punto le genera cierta inquietud, ya que recuerda que anteriormente existía el criterio de que, al menos, debía mediar una validación a través de una escuela de aviación civil. En ese sentido, expresó que le gustaría que el señor Mauricio Rodríguez pudiera ampliar la información al respecto, particularmente para aclarar si se ha producido algún cambio en la normativa aplicable.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas manifestó que reconoce que se trata de un tema bastante técnico, con detalles significativos y que, además, ha adquirido una dimensión mediática. En razón de ello, indicó que había solicitado al abogado que elaboró el informe que lo acompañara, con el fin de que pudiera exponer brevemente y aclarar las distintas interrogantes planteadas por los presentes. En ese sentido, consultó si se le permitía dar la palabra al abogado para que realizara una explicación breve sobre el tema.

El señor Marcos Castillo Masis mencionó que en relación con ese tema, debía retirarse de la sala, ya que inicialmente también se le había presentado una queja vinculada con ese mismo asunto. En razón de ello, indicó que se excusaba y que procedería a abandonar la sesión, solicitando que se le avisara una vez que el tema hubiera sido discutido.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas mencionó que el funcionario presente fue quien elaboró el proyecto de respuesta por parte del Consejo, así como el proyecto de resolución que atiende el recurso de apelación. Señaló que, por disposición de jerarquía, corresponde al Consejo Técnico conocer dicho recurso y no al director, además de que este último se encuentra recusado, debido a que fue denunciado penalmente en relación con el caso. Asimismo, indicó que el Código Procesal Civil establece que, en situaciones como esta, el funcionario público involucrado debe recusarse. En ese sentido, procedió a ceder la palabra al funcionario para que expusiera de manera sucinta lo ocurrido y atendiera las consultas que previamente habían planteado los miembros presentes.

El señor Dennis López Cunningham mencionó que se presenta como Dennis López Cunningham y que se desempeña como abogado de la Asesoría Legal de la Dirección General de Aviación Civil. Seguidamente manifestó que procedería a explicar, de forma general, la cronología de los hechos, los agravios presentados por el señor David Damazzio y la forma en que se resolvió el recurso correspondiente. Indicó que el 1 de agosto de 2025 el señor David Damazzio presentó la solicitud para la licencia ATP. Posteriormente, el 18 de septiembre se le asignó un examinador y el 18 de octubre el señor Damazzio realizó la prueba práctica. Señaló que el 7 de noviembre un funcionario del área de licencias detectó que la bitácora presentada tenía faltantes de firmas, situación que fue comunicada al interesado, quien procedió a subsanar el requisito. Finalmente, el 11 de noviembre se emitió la Resolución N.° 272-2025, mediante la cual se denegó la solicitud de la licencia ATP. Añadió que ese mismo día el señor David Damazzio presentó un recurso de apelación y que el 12 de noviembre amplió dicho recurso, invocando el Decreto Ejecutivo N.° 25126, relacionado con el reconocimiento de horas de vuelo en convenio con el Ministerio de Seguridad Pública.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Posteriormente, el 13 de noviembre el señor David Damazzio presentó una denuncia penal contra los funcionarios que emitieron la Resolución N.° 272-2025. Indicó además que el 16 de noviembre los recusó formalmente para que no continuaran conociendo del caso ni del recurso de apelación, por lo que el 18 de noviembre dichos funcionarios procedieron a recusarse. Señaló que el 19 de noviembre el director, don Marcos Castillo Masís, solicitó un criterio técnico a COCESNA, el cual fue emitido el 9 de diciembre. Asimismo, indicó que el propio director también fue posteriormente denunciado por el señor David Damazzio y, en consecuencia, también fue recusado.

En cuanto a los agravios presentados en la apelación, explicó que el recurrente señaló que la Dirección General de Aviación Civil realiza una interpretación restrictiva de los artículos 34 y 26 de la Ley N.° 5150 en relación con las aeronaves del Servicio de Vigilancia Aérea. Asimismo, sostuvo que las horas de vuelo realizadas en dicho servicio poseen el mismo valor técnico y formativo que las horas de vuelo civiles, afirmando además que había aportado toda la documentación requerida y calificando la resolución denegatoria como arbitraria y violatoria de su derecho al trabajo.

Respecto al criterio técnico emitido por COCESNA, indicó que este concluye que el Decreto Ejecutivo N.° 25126 no resulta aplicable al caso, ya que dicho decreto se refiere exclusivamente a habilitaciones, mientras que la licencia ATP constituye un grado superior y responde a un proceso normativo distinto. Agregó que el criterio también señala que las aeronaves del Estado no cuentan con certificados operativos ni con certificaciones de aeronavegabilidad bajo supervisión de la Dirección General de Aviación Civil, por lo que técnicamente no es posible convalidar las horas de vuelo. Asimismo, explicó que una de las principales tesis para rechazar el recurso de apelación se fundamenta en que las aeronaves civiles se encuentran sujetas a supervisión de la Dirección General de Aviación Civil, cuentan con vigilancia continua, auditorías y se encuentran inscritas en el registro aeronáutico, condiciones que no se presentan en el caso de las aeronaves del Servicio de Vigilancia Aérea.

Finalmente, señaló que el Decreto Ejecutivo N.° 25126, vigente desde el 13 de mayo de 1996, consta de dos capítulos y siete artículos, siendo el capítulo segundo el que regula el reconocimiento de horas de vuelo. Indicó que el artículo 6 establece requisitos obligatorios para dicho reconocimiento, entre ellos la presentación de una constancia emitida por el registro correspondiente que indique el período durante el cual la persona laboró como tripulante de vuelo en la Dirección General del Servicio de Vigilancia Aérea, incluyendo la fecha en que dejó de laborar para dicha institución. Asimismo, se requiere la presentación de la bitácora de vuelo actualizada. Señaló que, tras analizar la cronología de los hechos y las pruebas aportadas en el expediente, se identificaron dos aspectos relevantes. En primer lugar, que la ampliación del recurso de apelación se presentó de forma extemporánea, aunque aun así fue valorada. En segundo lugar, que la certificación de horas aportada por el señor David Damazzio no especifica ni acredita la fecha en que dejó de laborar para el Ministerio de Seguridad Pública, específicamente para el Servicio de Vigilancia Aérea, requisito expresamente establecido en el artículo 6 del citado decreto. Con base en esos dos criterios, indicó que se resolvió rechazar el recurso de apelación. Finalmente, concluyó su intervención señalando que quedaba atento a las consultas de los presentes.

El señor Efraim Zeledón Leiva mencionó que según lo expuesto, el recurso de apelación fue rechazado por dos motivos: en primer lugar, porque no se logró acreditar la fecha de salida del Servicio de Vigilancia Aérea y, en segundo lugar, por el tema relacionado con las horas de vuelo. En ese sentido, consultó si, respecto a ese aspecto, no era posible haber solicitado una aclaración o requerir al interesado una subsanación para que acreditara dicha información.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

El señor Dennis López Cunningham manifestó que, en la etapa de apelación, ese tipo de aspecto ya no resulta subsanable. Señaló que, además, la documentación correspondiente fue presentada de forma extemporánea, por lo que se trata de un tema que ya no puede ser analizado en cuanto al fondo dentro de esa fase del procedimiento.

El señor Efraim Zeledón Leiva manifestó que, aunque no es piloto ni está solicitando licencias, entiende que una vez que se rechaza la licencia ATP, el interesado no puede reiniciar el trámite y volver a solicitarla adjuntando nuevamente la documentación previamente presentada.

El señor Dennis López Cunningham manifestó que si lo puede volver a presentar.

El señor Efraim Zeledón Leiva manifestó que, con todo el conocimiento que tienen los presentes sobre el tema, se reconoce que se trata de un hecho histórico: el señor David Damazzio ha sido piloto, ha acumulado horas de vuelo y puede demostrar que fue funcionario del Servicio de Vigilancia Aérea. Señaló que, en caso de que hubiera habido algún error de su parte que no se subsanó oportunamente, él podría volver a presentar la solicitud con toda la documentación completa para que se le acrediten las horas o para que se acogiera un eventual subsane. No obstante, indicó que en la etapa procesal actual ya no es posible aceptar un subsane, debido a que el recurso fue rechazado. En ese contexto, planteó la pregunta de por qué en su momento no se solicitó la subsanación y cuestionó si los funcionarios presentes tenían conocimiento de la razón por la cual no se hizo esa solicitud.

El señor Dennis López Cunningham explicó que existe amplia jurisprudencia de la Sala Constitucional respecto a que ciertos requisitos son indispensables para que un trámite pueda concluir de manera positiva o negativa. Señaló que, si bien hay aspectos que la Sala ha considerado subsanables y sobre los cuales sí se le puede solicitar al solicitante que realice correcciones, no todo es subsanable. En el caso particular, indicó que dentro de la resolución se hace referencia al derecho de petición, ampliamente discutido por la Sala Constitucional, y que esto implica que cuando una persona presenta una solicitud o realiza un trámite, no está garantizado que la administración deba indicarle que puede volver a presentar el procedimiento. Por lo tanto, ese es el fundamento de por qué no se solicitó subsanación en esta situación.

El señor Enio Cubillo Araya manifestó que, si bien entiende que los presentes están actuando conforme a lo procedimental, considera que se trata de un tema que podría abordarse con un acompañamiento hacia el señor David Damazzio y cualquier otro piloto en situaciones similares. Señaló que, a su juicio, "una hora volada es una hora volada" y que sería importante comunicarle esa consideración, reconociendo la frustración que genera en las personas enfrentar trámites tan burocráticos que impiden validar algo que es demostrable. Expresó que solicitaría respetuosamente valorar nuevamente la situación, explicando al interesado lo que procede conforme a la ley, la administración pública y la Constitución, y buscando acompañarlo en el proceso. Recordó experiencias previas en las que, aun en el contexto del Servicio de Vigilancia Aérea, la Dirección General de Aviación Civil, como autoridad técnica, permitió que los pilotos convalidaran sus horas de vuelo mediante una escuela de enseñanza civil, a pesar de que ciertos aspectos de aeronavegabilidad no podían evaluarse con orden de ingeniería u otros certificados específicos. Señaló que, desde un punto de vista técnico, la aeronave en sí mantiene su certificado tipo, independientemente de si se usa en contextos policiales o civiles.

Finalmente, enfatizó que, como autoridad, el objetivo no es generar perjuicio, sino buscar la forma de validar las horas de vuelo de manera demostrable. Por ello, consideró que se debería retrotraer el procedimiento o

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL · COSTA RICA · AUDITORIA INTERNA

permitir un nuevo inicio de trámite para encontrar una solución que permita reconocer las horas de vuelo de manera adecuada.

El señor Edgar Zamora Muñoz formuló la consulta al licenciado, preguntando si, según lo expuesto, para que las horas de vuelo se reconozcan, era necesario que el piloto ya hubiera salido del Servicio de Vigilancia Aérea, y si ello implicaba que, mientras un piloto aún se encuentra laborando en dicho servicio, las horas de vuelo no se contabilizan para efectos del reconocimiento.

El señor Dennis López Cunningham respondió que efectivamente es así, indicando que el artículo 6 establece de manera literal que el solicitante debe haber dejado de laborar en el Servicio de Vigilancia Aérea y que debe certificar la fecha en que terminó su vínculo laboral para que las horas de vuelo puedan ser reconocidas.

El señor Enio Cubillo Araya manifestó que, al igual que se convalidan materias entre universidades o incluso entre países, podría buscarse una forma de reconocer las horas de vuelo del señor David Damazzio. Señaló que, como autoridad técnica, existe la posibilidad de solicitar modificaciones a decretos, reconociendo que estos fueron emitidos por personas con conocimiento técnico y no de manera arbitraria. Señaló que, aunque se trata de un trabajo distinto, las horas de vuelo corresponden a la misma aeronave, solo que utilizada en contextos policiales o civiles, y que por ello debería buscarse una manera de hacer viable el reconocimiento. Reconoció que los funcionarios públicos deben actuar conforme a sus responsabilidades y que, aunque puedan existir discusiones de criterios o sentimientos encontrados, la idea es encontrar mecanismos legales y técnicos para lograr la convalidación.

Propuso que, si fuera necesario, se pueda enviar la documentación para correcciones, ampliaciones, adendas o revisiones, buscando modificar lo que corresponda en la normativa vigente, incluso considerando la antigüedad de la Ley de Aviación Civil, con el fin de brindar la guía adecuada y hacer el mayor esfuerzo posible para resolver la situación del compañero Damazzio.

La señora Nidia Cordero Padilla manifestó que coincide con los compañeros en cuanto a la necesidad de buscar soluciones y de revisar la normativa vigente. Señaló que, si bien es posible iniciar un análisis del reglamento para efectos futuros, no se puede salir del marco del recurso de apelación presentado por el señor David Damazzio, por lo que está de acuerdo con la resolución propuesta por la Asesoría Legal, dado que ese es el fundamento aplicable en este momento. Asimismo, resaltó la importancia de la revisión constante de los reglamentos, mencionando que la normativa actual data de 1996 y que la actualización de la legislación es un tema pendiente. Recordó que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que no se aplica a las aeronaves de policía, y que la ley también lo contempla. Comentó que, en su momento, cuando Luis Carlos Araya dirigía la Dirección, se había iniciado la elaboración de este reglamento para el reconocimiento de horas, en respuesta a solicitudes de personal policial que buscaba que se les reconocieran sus horas de vuelo. Señaló que dicho reglamento requería que la validación de horas se hiciera a través del sistema civil, por ejemplo, mediante las escuelas de aviación, porque muchas veces los certificadores en el ámbito policial no contaban con la habilitación en la aeronave específica en la que se realizaban las horas.

Finalmente, indicó que, en atención al recurso presentado, corresponde acoger la resolución de la Asesoría Legal y que se puede comunicar al señor David Damazzio que tiene la posibilidad de volver a presentar la solicitud cumpliendo con los requisitos establecidos en el reglamento vigente, al mismo tiempo que se instruye a la Dirección a iniciar el análisis de actualización del reglamento correspondiente.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

El señor Efraim Zeledón Leiva formuló la consulta sobre quién sería la autoridad competente para evaluar nuevamente la solicitud del señor David Damazzio en caso de que la presente nuevamente, dado que los funcionarios que conocieron del recurso original están recusados.

Se indicó que, si él vuelve a presentar la solicitud ante la Dirección General de Aviación Civil, no podría ser evaluada por los mismos funcionarios que revisaron el recurso anterior, debido a que se encuentran recusados. Por lo tanto, la evaluación correspondería a otros funcionarios que no tengan impedimento legal para conocer del caso, asegurando que el procedimiento se realice dentro de los parámetros establecidos y respetando los derechos del solicitante. Asimismo, se aclaró que en la etapa procesal anterior el recurso fue rechazado por dos motivos: 1) se presentó de manera extemporánea y 2) las horas de vuelo no estaban correctamente certificadas. Señalaron que, en otra etapa procesal, estos aspectos podrían haberse subsanado sin mayores inconvenientes, pero en la situación actual no fue posible hacerlo.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas manifestó que, por disposición legal, ninguna de las personas que actualmente están denunciadas penalmente podría participar en la evaluación del recurso. Sin embargo, indicó que el personal de la Unidad de Licencias sí podría asumir la revisión del caso en caso de que el señor David Damazzio vuelva a presentar la solicitud. Señaló que, respecto a las consultas realizadas, no pretende emitir criterios fuera de su competencia ni adelantar juicios, pero aclaró que, independientemente de las limitaciones procesales previamente expuestas, tiene dudas sobre la posibilidad de subsanar ciertas situaciones materiales, por lo que no se puede asegurar que estas puedan corregirse. Además, indicó que cualquier modificación, alteración o revisión de los reglamentos y directrices existentes no podría aplicarse con efecto retroactivo, principalmente debido a la falta de medios de verificación. En ese sentido, enfatizó que no se puede generar expectativa alguna sobre la posibilidad de que las normas se modifiquen para aplicarlas a situaciones pasadas.

El señor Efraim Zeledón Leiva manifestó que comprende la posición de los presentes y, como señaló la señora Nidia Cordero Padilla, que se actuó conforme a derecho. No obstante, planteó que en otros contextos, como una licitación, no se puede subsanar un requisito porque ello otorgaría ventaja indebida, pero en este caso, al tratarse de un permiso personal, considera que subsanar un faltante, como una firma, no generaría ese problema. Señaló que, en la etapa procesal actual, ya no es posible realizar subsanaciones, dado que el plazo correspondiente venció hace seis meses. Sin embargo, cuestionó por qué no se solicitó la subsanación en su momento y si los funcionarios presentes recuerdan la razón. Expresó que observa en el expediente que se indica que el señor David Damazzio no logró demostrar ni desvirtuar los fundamentos fácticos, técnicos, jurídicos ni operacionales que sustentaron la denegatoria, pero planteó que, si el motivo de la negatoria fue simplemente la falta de un documento, esto podría haberse aclarado oportunamente.

El señor Dennis López Cunningham menciono que, además del criterio técnico emitido por COCESNA, el tema del reglamento es sumamente relevante, ya que establece requisitos con carácter adjetivo en tiempo pasado. Señaló que esta disposición tiene su fundamento en el artículo 59 de la Ley de Presupuesto de 1987, el cual establece que a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aérea se les reconoce un incremento de hasta un 30% sobre el salario base, como retribución por el riesgo inherente a la labor que desempeñan y como reconocimiento exclusivo para aquellos funcionarios pertenecientes al cuerpo de pilotos profesionales que prestan sus servicios en la sección aérea del Ministerio de Seguridad Pública. En consecuencia, explicó que, al relacionar este artículo con el artículo 6 del reglamento, se establece que el funcionario necesariamente debe haber dejado de laborar para que el reconocimiento de horas sea válido. Posteriormente, solo entonces podría presentar la solicitud de la licencia ATP cumpliendo con los requisitos establecidos.

El señor Enio Cubillo Araya expresó que, aunque está claro que debe acatarse la resolución presentada por la Asesoría Legal y que los funcionarios actúan conforme a la normativa vigente, considera que, como autoridad, se debe buscar la forma de abordar el tema a través de los reglamentos o los mecanismos que correspondan. Señaló que, el señor David Damazzio inicia nuevamente el proceso, se encontrará con el mismo reglamento y con requisitos que, materialmente, no podrá cumplir en este momento, como el hecho de seguir laborando en el Servicio de Vigilancia Aérea. Destacó que, aunque los procedimientos policiales difieren técnicamente de los civiles —por ejemplo, en maniobras, aproximaciones y aterrizajes—, una hora de vuelo sigue siendo una hora de vuelo. Por ello, planteó que el paso intermedio adecuado sería la validación de horas y periodos a través de una escuela de aviación civil, donde se pueda certificar que el piloto puede operar la aeronave tanto en el ámbito policial como civil, conforme a su certificado tipo. Subrayó que este es un asunto que corresponde abordar mediante reglamentos y procedimientos técnicos, y que seguir discutiendo únicamente el caso actual no aporta solución. Asimismo, mencionó que, aunque se hagan comparaciones con normas de la FAA o con organismos internacionales como la OACI, la Dirección General de Aviación Civil tiene la misma autoridad y facultad de validación dentro de su competencia.

Finalmente, enfatizó que, aunque comprende la frustración del señor David Damazzio y reconoce que una hora de vuelo es una hora de vuelo, el objetivo debe ser buscar mecanismos de convalidación a través de escuelas de aviación civil, para que se reconozcan sus habilidades y capacidades, y así avanzar en la solución del problema dentro del marco normativo.

El señor Edgar Zamora Muñoz mencionó que desde el punto de vista técnico, comprende los argumentos expuestos por el abogado, pero considera que la situación es injusta. Señaló que el señor David Damazzio es un piloto joven que desea obtener su licencia ATP para poder postularse a aerolíneas comerciales como Avianca o Volaris, pero enfrenta un impedimento debido a que no se le reconocen sus horas de vuelo.

El señor Edgar Zamora Muñoz relató su experiencia personal, indicando que voló como comandante en Copa Airlines durante ocho años, acumulando alrededor de cinco mil horas en un Boeing 737-800. Señaló que, en su caso, las horas fueron certificadas por Aviación Civil y no fueron cuestionadas, debido a que contaban con el sello de la aerolínea en el libro de vuelo. Añadió que, gracias a su licencia ATP costarricense, pudo convalidar su licencia en Panamá para operar el 737-800 NG.

Finalmente, enfatizó que, con base en su experiencia, la situación actual del señor David Damazzio le parece ilógica e injusta, dado que sus horas de vuelo son demostrables y deberían ser reconocidas.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas manifestó que, aunque el señor Damazzio cuestiona la consulta realizada a un órgano externo, es importante aclarar que la Asesoría Jurídica llevó a cabo el análisis técnico y legal correspondiente, interpretó la normativa aplicable y, de manera independiente, se emitió un criterio por parte de COCESNA. Señaló que dicho criterio técnico era necesario, ya que la ley exige que se realice la consulta técnica correspondiente. No obstante, enfatizó que, paralelamente, la Asesoría Jurídica revisó la norma, emitió su propio criterio y formuló una recomendación final. Subrayó que es relevante dejar constancia de este procedimiento, dado que el recurrente cuestiona de manera insistente la necesidad y el alcance de la consulta externa.

El señor Efraim Zeledón Leiva manifestó que le queda más claro que, en este caso, corresponde declarar el recurso sin lugar, dado que se presentó de manera extemporánea y que, como se indicó, ya no es el momento

procesal para su análisis. Señaló, no obstante, que esto no impide que el señor David Damazzio u otra persona pueda volver a presentar la solicitud o consulta en el futuro. Agregó que, según lo expuesto por don Enio y conforme al decreto y la interpretación de la norma vigente, el solicitante debe haber dejado de laborar en la Dirección General del Servicio de Vigilancia Aérea (DGSVA) desde hace al menos cinco años para poder aplicar, por lo que, dadas las condiciones actuales, el señor David Damazzio no cumpliría con ese requisito y, en consecuencia, no podría obtener la licencia ATP en este momento. Por último, consultó sobre el estado actual de la situación para precisar cómo se encuentra la persona respecto a los requisitos establecidos.

El señor Dennis López Cunningham mencionó manifestó que, conforme al reglamento, específicamente el artículo 6, y al artículo 59 de la Ley de Presupuesto que otorga un incentivo de dedicación exclusiva a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aérea.

El señor Efraim Zeledón Leiva manifestó no hay más aspectos que debatir respecto al caso. Indicó que el asunto ha sido suficientemente discutido y que, en consecuencia, lo que se somete a aprobación es lo contenido en el oficio DG-AC-AJ-OF-0066-2026 de la Unidad de Asesoría Jurídica, el cual establece como recomendación: 1) declarar sin lugar el recurso de apelación por las razones previamente discutidas y 2) confirmar en todos sus extremos lo resuelto por la Unidad de Seguridad Operacional en su momento.

El señor Enio Cubillo Araya consultó en qué momento queda registrado el interés y la intención del consejo de revisar y verificar los reglamentos existentes, con el fin de buscar mecanismos que permitan subsanar situaciones como la presentada por el señor David Damazzio. Se preguntó si dicha instrucción o consideración se documenta por separado o si debe integrarse en la misma acta, para que quede constancia del compromiso del consejo de evaluar y, en lo posible, actualizar la normativa vigente a fin de evitar que situaciones similares queden sin solución en el futuro.

El señor Efraim Zeledón Leiva manifestó que, según su experiencia en otras juntas directivas, cuando un miembro vota en negativo o se abstiene, es necesario que justifique su voto. Señaló que, en este caso, don Edgar, si opta por votar en contra, deberá exponer sus motivos de manera clara para que queden registrados en el acta. Se indicó que la recomendación de la Asesoría Jurídica es declarar el recurso sin lugar por extemporáneo, por lo que cualquier voto en desacuerdo debe incluir las razones específicas del miembro para que consten formalmente en el registro de la sesión.

El señor Edgar Zamora Muñoz manifestó que no cuenta con la capacidad jurídica para rebatir los argumentos de los abogados, por lo que deja constancia de que no está conforme con la resolución. Señaló que, en consecuencia, deberá emitir su voto a favor de la recomendación de la Asesoría Jurídica, aun cuando esto vaya en contra de su criterio personal.

El señor Efraim Zeledón Leiva indicó que queda registrado el voto positivo de don Edgar. Asimismo, se abrió el espacio para que los directores puedan proponer ideas o sugerencias sobre la revisión y actualización de los reglamentos y procedimientos existentes, con el fin de que se consideren medidas para evitar situaciones similares en el futuro.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-AJ-OF-0066-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 030-2026,

conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.030-2026 que resuelve:

1.- DECLARAR SIN LUGAR el recurso de apelación interpuesto por el señor *David Damazzio Fernández Solano*, contra el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 de 11 de noviembre de 2025, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional, José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, por cuanto no logra desvirtuar los fundamentos fácticos, técnicos, jurídicos, ni operacionales que sustentaron la denegatoria inicial.

2.- CONFIRMAR en todos sus extremos, el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 citado, por haberse verificado que el interesado no cumplió con el procedimiento previo, obligatorio y secuencial para el reconocimiento de horas de vuelo obtenidas en aeronaves del Estado, conforme lo exige de manera expresa el decreto ejecutivo número ***25126-MOPT-SP citado.*** En ausencia de dicho reconocimiento formal, no existe experiencia aeronáutica válida que pueda ser considerada para efectos de una licencia *ATP*.

A las diecinueve horas con veinte el señor Marcos Castillo Masis ingresaron a la sesión.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0150-2026, del 30 de enero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Subdirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0121-2026, del 30 de enero del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillos 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 en el que se conoce la cancelación del certificado de explotación de la compañía Gol Linhas Aéreas sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 1-1374-0961, representada por las señoras por las señoras Alina Nassar Jorge y María Fernanda Redondo Rojas, en condición de apoderadas generalísimas.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0150-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0121-2026, 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 031-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 031-2026 que resuelve:

1.- De conformidad con los artículos 15 y 157 de la Ley General de Aviación Civil y 269 de la Ley General de la Administración Pública, cancelar el certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil a la compañía de la compañía Gol Linhas Aéreas sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 1-1374-0961, representada por las señoras por las señoras Alina Nassar Jorge y María Fernanda Redondo Rojas, en condición de apoderadas generalísimas, mediante resolución número 013-2025 de las 17:14 horas de 13 de febrero de 2025. La cancelación del certificado de referencia se hará efectiva a partir del 31 de mayo de 2026, fecha en que expira la suspensión de la ruta São Paulo, Brasil (GRU) – San José, Costa Rica (SJO) – São Paulo, Brasil (GRU), actualmente vigente.

2.- Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico.

3.- Notificar a las señoras Alina Nassar Jorge, y María Fernanda Redondo Rojas, Apoderadas Generalísimas de la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com.

4.- Comuníquese a las Unidades de Avsec Fal, Transporte Aéreo, Financiero, Asesoría Jurídica y Registro Aeronáutico, para que, de acuerdo con sus competencias, procedan conforme. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0149-2026, del 30 de enero del 2026, presenta para el conocimiento y ratificación de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-AJ-OF-0120-2026, del 30 de enero del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillos 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 ampliación al certificado de explotación de la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, cédula jurídica número 3-102-830889, representada por los señores Thelma Sánchez Azofeifa y Luis Carlos Murillo Trejos, ambos en calidad de apoderados generalísimos sin límite de suma, para brindar los servicios de Escuela de enseñanza aeronáutica para el curso de mercancías peligrosas; además ratificación del oficio número DGAC-DG-OF-0084-2026 del 19 de enero de 2026 mediante el cual, la Dirección General de Aviación Civil autorizó a dicha compañía, un segundo permiso provisional de operación, por un período de tres meses, efectivo a partir del 31 de enero de 2026.

Segundo: - Oficio DGAC-DG-OF-0084-2026, del 19 de enero de 2026, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General, mediante el cual solicita al Consejo Técnico de Aviación Civil, la autorización de un segundo permiso provisional de operación, por un período de tres meses, efectivo a partir del 31 de enero de 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0149-2026 y DGAC-DG-OF-120-2026 de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0084-2026, 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 032-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 032-2026 que resuelve:

1. Ratificar lo actuado por la Dirección General de Aviación Civil, mediante oficio número DGAC-DG-OF-0084-2026 de 19 de enero de 2026, mediante el cual, la Dirección General de Aviación Civil autorizó a la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, un segundo permiso provisional de operación, por un período de tres meses, efectivo a partir de 31 de enero de 2026.

2. Otorgar a la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, cédula jurídica número 3-102-830889, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, en calidad de apoderada generalísima; ampliación al certificado de explotación, según los siguientes términos:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Clase de servicio: Escuela de enseñanza aeronáutica para el curso de mercancías peligrosas, según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

Base de operaciones: Aeropuerto Internacional Juan Santamaria, Terminal Doméstica. Los Aeropuertos alternos serán aquellos que estén debidamente incorporados en las OpsPecs de la compañía.

3. Vigencia: Otorgar la ampliación del certificado de explotación por el plazo establecido en la resolución número 005-2023 de las 19:06 horas de 24 de enero de 2023, la cual se encuentra vigente hasta el 24 de enero de 2028.

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

5. Notifíquese el presente acuerdo a los señores Thelma Sánchez Azofeifa y Luis Carlos Murillo Trejos, apoderados generalísimos de la compañía tres-ciento dos-ocho tres cero ocho ocho nueve sociedad de responsabilidad limitada, por medio del correo electrónico info@aeroacademia.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0231-2026, del 12 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Subdirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1267-2025, del 06 de noviembre del 2025, suscrito por la señora Damaris Murillos 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 en el que se conoce la solicitud de ampliación del certificado de explotación de la compañía Delta Air Lines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012130869, representada por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, cédula jurídica número 1-1057-0118, en calidad de apoderada especial, para brindar servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular, pasajeros, carga y correo, operando la ruta Detroit (DTW), Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa. (DTW-LIR-DTW).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0231-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1267-2025, 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 033-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 033-2026 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía Delta Air Lines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012130869, representada por María de los Ángeles Bogarín Chaves, cédula de personería jurídica número 1-1057-0118, en calidad de apoderada especial, ampliación al certificado de explotación, tal y como se detalla:

Tipo de servicio: Servicios de transporte público aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Rutas y derechos de tráfico

Ruta: Detroit, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (DTW-LIR-DTW).

Derechos de tráfico: Tercera y cuarta libertad de aire.

Itinerarios: Los itinerarios de los servicios deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 175 y 176 de la Ley General de Aviación Civil.

Tarifas: Las tarifas con que opere la compañía deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 162 al 164 de la Ley General de Aviación Civil.

Aeropuertos que se utilizarán:

Aeropuertos de Operación: Los aeropuertos principales son (Aeropuerto Internacional de Detroit) DTW y LIR (Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós).

- **Aeropuertos alternos LIR:**

Aeropuerto Internacional Juan Santamaria (SJO)
Aeropuerto Internacional Augusto César Sandino (MGA)
Aeropuerto Internacional Enrique Malek - David (DAV)
Aeropuerto Internacional de El Salvador San Óscar Arnulfo Romero y Galdámez (SAL)
Aeropuerto Internacional de Roatán (RTB)
Aeropuerto Internacional La Aurora (GUA)
Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (SAP)
Aeropuerto Internacional de Tocumen (PTY)

- **Los aeropuertos alternos para DTW:**

Aeropuerto Internacional Cincinnati (CVG)
Aeropuerto Internacional de Nashville (BNA)
Aeropuerto Internacional de Memphis (MEM)
Aeropuerto Internacional Louis Armstrong New Orleans (MSY)
Aeropuerto Internacional George Bush (IAH)
Aeropuerto Internacional de Mérida (MID)
Aeropuerto Internacional Philip S. W, Goldson (BZE)
Aeropuerto Internacional de Cancún (CUN)
Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (SAP)

Equipo de vuelo: El servicio será ofrecido con las aeronaves autorizadas e incorporadas en las especificaciones técnicas (OpSpecs) de la aerolínea.

2. Vigencia: Otorgar la ampliación del certificado de explotación por el plazo establecido en la resolución número 39-1998 de 12 de junio de 1998, la cual se encuentra, según los lineamientos establecidos en el Acuerdo

de Transporte Aéreo, suscrito entre los Gobiernos de Costa Rica y los Estados Unidos de América, ley número 7857 de 22 de diciembre de 1998.

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

4. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

5. Notifíquese el presente acuerdo a la señora Marielos Bogarin Chaves, apoderada especial de la compañía Delta Air Lines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a la Unidad de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSEC FAL y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0033-2026, del 08 de enero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Subdirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-01378-2025, del 08 de diciembre del 2025, suscrito por los señores Diego Vindas Romero asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución en el que conoce la declaratoria de incobrabilidad de la obligación dineraria del señor Otto Valladares Castillo, cédula de identidad 6-0211-0296, correspondiente a los montos pendientes derivados de la Licitación Pública número 2012-LN-000001-99999, denominada "Concesión de local para la prestación de servicios de alimentación en la Dirección General de Aviación Civil".

El señor Enio Cubillo Araya consultó si se agotaron absolutamente todas las vías, ya que, para efectos administrativos, según recordó, es necesario, casi hasta la publicación en La Gaceta y en los medios de comunicación, intentar localizar a la persona. Preguntó si toda esa tramitología ya se había completado en su totalidad.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indicó que la persona ya ha fallecido, que no existen bienes registrados en el Registro Público, que no hay sucesión abierta y que, en efecto, no existe absolutamente nada.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0033-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1378-2025, 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 034-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 034-2026 que resuelve:

1.- Declarar la incobrabilidad de la deuda del señor Otto Valladares Castillo, cédula de identidad número 6-0211-0296, ex concesionario de la soda de la Dirección General de Aviación Civil, por un monto principal de ¢1.229.517,75, más los intereses correspondientes, en virtud de que el fallecimiento del deudor genera una imposibilidad material de recuperar lo adeudado, pese a las gestiones realizadas por la Administración.

2.- Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que se proceda a cancelar de los registros contables y de los estados financieros el monto principal más los intereses correspondientes. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

C. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0192-2026, del 06 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y ratificación de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-020-2026, del 05 de febrero del 2026, 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 ratificación de la modificación de itinerarios a partir de la aprobación del CETAC y un nuevo bloque de itinerarios en varias rutas de su certificado de explotación, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría del 01 al 30 de enero del 2026.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°067-2025, del 09 de diciembre de 2025, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, director general y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en los cual Solicita la modificación de itinerarios de los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo para diciembre 2025 y nuevo bloque de itinerarios enero del 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0192-2026, de la Dirección General, el DGAC-DSO-TA-INF-OF-020-2026, y el DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°067-2025 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Ratificar lo actuado por el señor Marco Castillo Masis, director general de Aviación Civil, quien aprobó un nuevo bloque de itinerarios entre el 01 y 31 de enero del 2026, así como la modificación de itinerarios entre el 09 y 31 de diciembre del 2025, en los vuelos internacionales regulares de pasajeros carga y correo de la compañía Vuela Aviación S.A. mediante nota DGAC-DSO-TA-OF-IT- N°067-2025. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0184-2026, del 06 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y ratificación de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-012-2026, del 06 de febrero del 2026, 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 ratificación que presenta la señora María de los Ángeles Bogarín, Apoderada Generalísima de la compañía SPIRIT AIRLINES INC, mediante el cual solicita la aprobación de itinerarios, efectivo a partir del 29 de marzo del 2026 y hasta el 24 de octubre del 2026, en las rutas de su certificado de explotación.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°002-2026, del 06 de enero de 2026, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, director general y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en los cual solicita la modificación de itinerario en los vuelos regulares de pasajeros carga y correo, de la compañía Spirit Airlines.

AUDITORIA INTERNA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL • COSTA RICA •

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0184-2026, de la Dirección General, el DGAC-DSO-TA-INF-OF-012-2026, y el DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°002-2026 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Ratificar lo actuado por el señor Marcos Castillo Masis, director general de Aviación Civil, quien mediante el oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-002-2026, conoció y dio por recibido la modificación de itinerarios de operación de la compañía Spirit Airlines del 29 de marzo al 24 de octubre 2026, para brindar servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0314-2026, del 24 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-011-2026, del 28 de enero del 2026, suscrito por los señores Mario Gómez Bermúdez de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta el la señora María de los Ángeles Bogarín, Apoderada Generalísima de la compañía SPIRIT AIRLINES INC, mediante el cual solicita de manera extemporánea la modificación de los itinerarios, por disminución de frecuencias, en la ruta Fort Lauderdale –San José, y viceversa, Orlando-San José y viceversa, efectivo a partir del 31 de octubre y hasta el 01 de noviembre del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0314-2026 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-0011-2026, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Archivar la solicitud registro VU-2115-2025-E del 31 de octubre del 2025, donde la de la compañía Spirit Airlines Inc solicitó, la modificación de itinerarios, por disminución de las frecuencias del 31 de octubre al 01 de noviembre del 2025, por cuanto la solicitud se presentó de manera extemporánea, imposibilitando su presentación oportuna ante el Consejo Técnico de Aviación Civil.

2.- Notifíquese a la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc. S. A., al correo: aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO VIGÉSIMO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0316-2026, del 24 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-042-2026, del 23 de febrero del 2026, 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 que presenta la señora Ludovika Jarquín Rojas, apoderada especial de la Compañía Arajet S.A., mediante el cual solicita de manera extemporánea la modificación de itinerarios mediante el cambio de frecuencia, para el día 10 de enero, 2026, en la ruta aprobada en su certificado de explotación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0316-2026 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-042-2026, de la Unidad de Transporte Aéreo:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

1.- Archivar la nota con registro VU-0056-2026-E con fecha 07 de enero, 2026 donde la compañía ARAJET S.A., solicita la modificación de itinerarios por cambios en las frecuencias de operación, por cuanto la solicitud se presentó de manera extemporánea.

2.- Recordar a la compañía ARAJET S.A. que cualquier gestión debe ser presentada, ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, con al menos 30 días naturales de anticipación.

3.- Notifíquese a la señora Ludovika Jarquín Rojas, en condición de apoderada especial de la compañía ARAJET S.A., al correo electrónico aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0325-2026, del 25 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-044-2026, del 24 de febrero del 2026, 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 que presenta la señora Karla Vargas Aguirre en su condición de gerente general de la compañía Aerodiva S.A, cédula jurídica 3-101-298548, mediante el cual solicita la aprobación de tarifas debido a la incorporación de una aeronave de ala rotativa, mismas regirán a partir de la aprobación del CETAC.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0325-2026 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-044-2026, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar las tarifas de la compañía Aerodiva S.A. para la modalidad de trabajos aéreos en ala rotativa, en dólares estadounidenses según el siguiente detalle:

Tipo de aeronave	Matricula	Tarifa en rangos por hora de vuelo en dólares
Leonardo SPA A 109E	TI-BLR	De $3.000.00 a $5.000.00

Nota: 1) Estas tarifas aplican, para el tipo de aeronave indicada, siempre y cuando se mantenga debidamente incorporada en las especiaciones técnicas de la Compañía. Para verificar los servicios que puede operar la aeronave, referirse al documento: Habilitaciones y Especificaciones de Operación. **2)** Se podrá aplicar un recargo o descuento por combustible del 10% de la tarifa, según el comportamiento del precio del combustible.

2.- Recordar a la compañía que cualquier cambio a las tarifas deberá ser conocido y aprobado por el CETAC.

3.- Notifíquese a la señora Karla Vargas Aguirre, representante generalísima de la compañía Aerodiva S.A., a los correos electrónicos: kvargas@aerodiva.com y cvargas@aerodiva.com **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

VIII.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA. No hay.

IX.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO TRIGÉSIMO

El señor Édgar Zamora Muñoz indicó que, en la sesión previa, la señora Nidia Cordero Padilla había comentado o preguntado sobre los avances respecto a las correcciones derivadas de la auditoría de OACI. Señaló que este tema le preocupa, y recordó que desde su llegada al consejo, el señor Enio Cubillo no estaba en su momento, había señalado las falencias en Aviación Civil relacionadas con la auditoría de OACI, llegando incluso a ser tachado de paranoico. Sin embargo, mencionó que los resultados de la auditoría finalmente confirmaron algunas de sus preocupaciones.

Expresó su inquietud respecto a la asignación de oficina al médico aeronáutico, quien había sido ubicado en condiciones inconvenientes dentro del Departamento de Licencias. Señaló que, a pesar de que esto fue identificado como una de las fallas, hasta la fecha desconoce si al doctor se le ha proporcionado una oficina adecuada.

Asimismo, destacó que uno de los departamentos con menor calificación en la auditoría fue el de Licencias. Señaló que la jefatura de este departamento solicitó un permiso de un año sin goce de salario y, posteriormente, según entiende, pidió una extensión de otro año, lo que le parece anormal en el contexto de una auditoría reciente. Comentó que, en general, no tiene mucha confianza en los departamentos de Licencias y del DSO, considerando que ambos deberían ser dirigidos por un piloto para garantizar los conocimientos suficientes en sus respectivas áreas.

Finalmente, mencionó que, según informes de operaciones de vuelo, una de las fallas más importantes fue la falta de cursos actualizados sobre mercancías peligrosas. Indicó que, aunque los cursos se han presentado y hay personal dispuesto a impartirlos, la jefatura del DSO ha señalado que no se pueden realizar debido a la falta de presupuesto. Criticó que exista presupuesto para enviar funcionarios a cursos en el extranjero, pero no para actividades prioritarias identificadas en la auditoría de OACI.

El señor Marcos Castillo Masis indicó que, respecto al tema de Licencias, ya se contrató un piloto con experiencia como despachador e instructor de vuelo en varias escuelas, quien recién ingresará a ese departamento.

En cuanto a la capacitación en mercancías peligrosas, señaló que, a raíz de la auditoría de OACI, se identificó la necesidad de mejorar la instrucción en este tema. Para ello, a través de COCESNA, el señor Efraím Zeledón Leiva autorizó una partida especial no solo para cursos de mercancías peligrosas, sino también para todos los cursos que OACI requería actualizar.

El señor Castillo desmintió que se haya informado que no había recursos disponibles. Aclaró que, si alguien recibió esa información, posiblemente no estaba al tanto de la partida gestionada por el señor Zeledón Leiva a través de COCESNA. Reiteró que la actualización de cursos está contemplada dentro del plan de auditoría de OACI y que sí existen los recursos necesarios para su ejecución.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ARTÍCULO TRIGÉSIMO PRIMERO

El señor Édgar Zamora Muñoz solicitó al señor Efraím Zeledón Leiva su colaboración respecto a un tema pendiente desde hace más de un año. Explicó que, a solicitud del presidente en su momento, el señor ministro Batalla, hizo una intervención en el Consejo Técnico sobre la discriminación que sufrían las líneas aéreas nacionales en comparación con las internacionales en los costos de combustible. Señaló que las líneas aéreas internacionales gozan de exención del impuesto a los combustibles, mientras que las nacionales no.

El señor Zamora mencionó que, como piloto, ha buscado apoyar a la aviación nacional, considerada clave para el desarrollo del país, especialmente en un contexto de saturación en la red vial y la importancia del turismo. Recordó que, en ese momento, el ministro le indicó hacer una presentación comparativa sobre los impuestos que pagan los aviones internacionales versus los nacionales, tomando como referencia aviones como el Airbus A320 y el 737-800 NG. La comparación evidenció que la diferencia en recaudación para el fisco era prácticamente imperceptible.

En esa ocasión, el ministro propuso que la presentación se remitiera al Departamento Jurídico del MOPT para darle forma de proyecto de ley y llevarlo a la Asamblea Legislativa, indicando que contaba con diputados que podían impulsar la iniciativa. El señor Zamora indicó que, a pesar de los intentos de seguimiento durante los años, el asunto quedó en el olvido y nadie tiene información sobre su avance. Añadió que solicitó a la señora Sofía Hidalfo dar seguimiento, pero ella informó que no hay registro en el Ministerio de Transporte. Por ello, solicitó al señor Efraím Zeledón Leiva usar sus buenos oficios para averiguar qué ocurrió con este acuerdo, ya que se trató de un acuerdo firme de este consejo.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que el jueves, a las dos de la tarde, tiene programada una reunión con la señora Karla de Recope por otro asunto, pero que aprovechará para indagar sobre este tema. Añadió que ya consultó al asesor jurídico del MOPT, el señor Pablo Zeledón, para determinar si tiene conocimiento del caso, y que se encargará de rastrear el expediente junto al señor Édgar Zamora para esclarecer qué ocurrió y dónde quedó.

El señor William Rodríguez López indicó que, respecto a este tema, la ley que permite la exención a las líneas aéreas que operan internacionalmente es la Ley 6990, la cual es administrada por el ICT y establece una equiparación con la exportación. Señaló que, desde ese punto de vista, entiende que cuando el señor Édgar Zamora se refiere a aerolíneas nacionales, está hablando de las que operan a nivel local.

Comentó que, aunque reconoce la inquietud del señor Zamora y la considera loable, la implementación de una medida similar para las aerolíneas nacionales sería muy complicada, comparándola con autorizar la exención de impuestos a todos los servicios de alquiler de vehículos que utilizan gasolina. Finalmente, señaló que, en el contexto de la reunión que se tendrá con la señora Karla, considera que la situación es muy complicada.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que, según el Asesor Jurídico, en algún momento el señor Mauricio le comentó sobre el tema y que, si no recuerda mal, le mencionó que Aviación Civil iba a enviar una propuesta que debía negociarse con el anterior ministro de Hacienda, don Onofre Oviedo, quien no estaba muy de acuerdo. Señaló que, por esta razón, el tema quedó estancado y no fue recibido favorablemente por el exministro. Agregó que se compromete a consultar con RECOPE para darle seguimiento al asunto.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

A las diecinueve con treinta y cuatro minutos el señor Giancarlos Bonilla Montero se retiró de la sesión.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEGUNDO

La señora Nidia Cordero Padilla comentó que, dando seguimiento al tema de los técnicos aeronáuticos y en atención a la auditoría interna, proponía adoptar un acuerdo para instruir a la Dirección General a trabajar, en coordinación con Hacienda y el MOPT, en la creación de la familia de técnicos aeronáuticos dentro del sistema de empleo público de Costa Rica.

Señaló que, en vista de la circular presentada por el señor Ministro, el objetivo sería crear una categoría específica que permita mejorar los procesos de selección y establecer incentivos salariales adecuados, ya que actualmente estos profesionales están englobados dentro de un grupo general de técnicos, lo que genera que su salario no responda ni a sus necesidades ni a los intereses de la institución.

Destacó la importancia de reconocer la gran responsabilidad de estos profesionales, incluyendo controladores, técnicos de aeronavegabilidad y técnicos de operaciones, y solicitó que la Dirección General prepare un proyecto para presentar a MIDEPLAN con el fin de establecer la categoría o familia laboral de técnicos aeronáuticos.

El señor Marcos Castillo Masis indicó que ya se han realizado reuniones con la señora Zuley Camerich, viceministra administrativa del MOPT, para plantear la necesidad de una revisión y un reajuste salarial para los técnicos aeronáuticos, quienes, como señaló, no han sido debidamente reconocidos como tales. Señaló que también se ha abordado el tema del salario global.

Explicó que, tras dos reuniones con la viceministra, ella está coordinando un encuentro con el ministro de MIDEPLAN para presentar la problemática existente en Aviación Civil desde la perspectiva técnica, dado que no existe un reconocimiento formal de estos profesionales. Señaló que, a partir de esa coordinación, se está trabajando con el ente rector para avanzar en la propuesta de reconocimiento y reajuste salarial, con el objetivo de equiparar las condiciones técnicas y reducir la alta rotación de personal, causada por la competitividad del mercado frente a los salarios internos.

Finalmente, indicó que la propuesta de la señora Nidia Cordero Padilla refuerza el trabajo que ya se está realizando a través del MOPT.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que, seria tomar el acuerdo, instruirle a la dirección ejecutiva para que gestione lo señora Nidia Cordero Padilla ha solicitado, yo no tengo problema en tomar el acuerdo, entonces más bien los que estén de acuerdo en aprobar la moción que acaba de presentar la señora Nidia Cordero Padilla sobre el tema de las clases y todo el tema de recursos humanos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Instruir a la Dirección General para que elabore y presente ante MIDEPLAN un proyecto orientado a establecer la categoría o familia laboral de técnicos aeronáuticos. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

ARTÍCULO TRIGÉSIMO TERCERO

La señora Nidia Cordero Padilla indicó que, a la luz de los últimos acontecimientos con los pilotos de la sección aérea y de la parte civil, y reconociendo que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional diferencia entre Aviación Civil y Aviación Policial, se observa que esta distinción ya está reflejada en la normativa nacional.

Señaló que, además, existe el Decreto Ejecutivo número 25126-MOPT-SP del 30 de abril de 1996, que establece las reglas para el reconocimiento de la experiencia y tiempo de vuelo del personal del Estado que opere aeronaves propiedad del Estado. Comentó que, aunque dicho decreto fue emitido en 1996, la aviación ha evolucionado significativamente desde entonces.

En ese contexto, propuso como moción solicitar a la Dirección General que proceda a la revisión y actualización del Decreto Ejecutivo número 25126-MOPT-SP del 30 de abril de 1996, con el objetivo de que satisfaga las necesidades actuales de la institución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Instruir a la Dirección General para que proceda con la revisión y actualización Decreto Ejecutivo número 25126-MOPT-SP del 30 de abril de 1996. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO TRIGÉSIMO CUARTO

El señor Enio Cubillo Araya consultó al señor Marco Castillo Masis sobre la proximidad de la temporada fuerte de lluvias, solicitó un reporte o informe acerca del estado del coeficiente fricción en los en los Aeropuertos y Aeródromos, dejando aparte el tema del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós en Liberia, dado que se trata de una situación particular.

Mencionó que sería importante conocer el análisis del coeficiente de fricción en los aeródromos administrados actualmente Aviación Civil, dejando el tema del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós en Liberia por aparte, la pista de Pavas y Tobias Bolaños, las cuales presentan un volumen de operaciones similar al del Aeropuerto Juan Santamaría debido a la actividad de las escuelas de vuelo. Además, recordó que, en los últimos diez años, el MOPT y Aviación Civil han construido varios aeródromos, por lo que consideró relevante contar con información actualizada sobre su estado.

Finalmente, señaló que este seguimiento es importante porque la inacción también constituye un riesgo, y enfatizó la necesidad de adelantarse para prevenir posibles problemas durante la temporada de lluvias.

este entonces por lo menos para saber cómo vamos con eso, porque recordemos que la inacción también es un tema penado y me gustaría mejor que salgamos adelante de ese tipo de situaciones.

El señor Marcos Castillo Masis indicó que, para mayor claridad, se refería a los tres aeropuertos internacionales, con excepción del de Liberia, es decir, a los veintitrés aeródromos administrados por Aviación Civil.

SIN MÁS ASUNTOS QUE TRATAR SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINIEVE HORAS CON CUARENTA Y UN MINUTOS

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

EFRAIM ZELEDÓN LEIVA

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

NIDIA CORDERO PADILLA

GIANCARLOS BONILLA MONTERO

ENIO CUBILLO ARAYA

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 03-2026

Fecha: 10 de marzo del 2026
Hora: 5:00 p.m.
Lugar: En la Sala de Juntas del Consejo Nacional de Viabilidad.

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA.

1.- Aprobación de la agenda No. 03-2026

II. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- Aprobación del acta de la sesión No. 02-2026

III. AUDITORIA INTERNA.

1.- Informe AI-435-2025, relacionado con el plan anual de trabajo del año 2025 AI-12-2025, de parte de la Auditoría Interna Institucional.

2.- Informe AI-436-2025, relacionado con el plan anual de trabajo del año 2025 AI-13-2025, de parte de la Auditoría Interna Institucional

3.- Informe AI-006-2026, relacionado con el estudio de auditoría que permita dar seguimiento al proceso de implementación de las NICSP en la Dirección General de Aviación Civil, AI-15-2025.

IV. ÓRGANO FISCALIZADOR.

1.- Informe relacionado con la solicitud de Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 102-25 "Instalación de nuevos Cableados para los Sistemas de Ayudas a la Navegación Aérea existente en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

2.- Informe relacionado con la solicitud de Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 100-25 "Modernización del Sistema de Control de los Puentes de Abordaje A1 & A3 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

3.- Informe relacionado con la solicitud de Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio 95-24, "Reemplazo de Equipos de Rayos X del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (Fase 1)".

4.- Informe relacionado con el sobre estado actual de la propuesta del traslado de COOPESA al suroeste del Aeropuerto Internacional Juna Santamaría.

AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 03-2026

5.- Informe relacionado sobre la propuesta de la actualización del Programa de Inversión de Capital del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y el Paquete de Proyecto Definitivo del ítem T-02 "*Extensión del nivel de salidas del Edificio Terminal al Norte - Fase 1*". Ampliación de la Terminal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría al nivel de salidas norte y variación del CIP del Gestor.

V. GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ.

1.- Informe relacionado con la presentación del presupuesto del año 2026, para la fiscalización del Contrato de Concesión en del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

VI.CORRESPONDENCIA.

1.- Se conoce oficio COR-GG-25-336, fecha del 10 de diciembre de 2025, relacionado con la solicitud de Audiencia de parte de CORIPORT.

2.-Se conoce correo electrónico con fecha del 19 de diciembre de 2025, suscrito por el señor Ernesto Guitierrez Sandí, mediante el cual informa sobre la respuesta a la solicitud de información sobre las operaciones de Volaris Costa Rica- CARTA-MOPT-DM-2025-2408.

3.-Se conoce oficio DE-CEO-0004/2026, suscrito por el señor Juan Carlos Trabanino Aguirre, director ejecutivo – CEO, dando respuesta a la CARTA-MOPT-DM-2025-2450, relacionada con el Proyecto del Aeropuerto Internacional del Sur.

4.-Se conoce oficio DFOE-SEM-0268/02253, referente a la solicitud de información para el proceso de medición del valor público relacionado con el inciso b) de la disposición 4.9 del informe n.° DFOE-CIU-IAD-00001-2023.

5.- Se conoce oficio DFOE-SEM-0365/02444, referente a la solicitud de información para el proceso de medición del valor público relacionado con el inciso a) de la disposición 4.9 del informe n.° DFOE-CIU-IAD-00001-2023.

6.- Se conoce oficio CARTA-MOPT-DM-2026-400, con fecha del 20 de febrero de 2026, suscrito por el señor ministro Efraím Zeledón Leiva, relacionado con actos administrativos, laborales y de RH que requieren elevarse en las juntas y consejos de CNC, CONAVI y CETAC.

7.- Informe relacionado con el análisis de la contratación No. 2025PX-000009- 0006600001, realizado por el señor Aldo Milano.

VII. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

A. UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

A1.- Informe relacionado con la solicitud de instrucción con respecto a la suspensión de la ejecución de la contratación 2025PX-000009-0006600001, en relación con lo indicado en el acuerdo CETAC-AC-2025-1005 y lo expuesto en el oficio DGAC-DA-IA-OF-414-2025.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORÍA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

B. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

B1.- Informe relacionado con el criterio legal sobre el recurso de apelación interpuesto por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, contra el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 de 11 de noviembre de 2025, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional, José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas.

B2.- Informe relacionado con la cancelación del certificado de explotación de la compañía Gol Linhas Aéreas sociedad anónima.

B3.- Informe relacionado con la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada (AeroAcademy), para impartir cursos en la modalidad de Mercancías Peligrosas y ratificación del oficio número DGAC-DG-OF-0084-2026 de 19 de enero de 2026, mediante el cual, la Dirección General les autorizó segundo permiso provisional.

B4.- Informe relacionado con la solicitud de ampliación del certificado de explotación de la compañía Delta Airlines Inc, para operar la ruta Detroit – Liberia y viceversa, en los servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo.

B5.- Informe relacionado con la incobrabilidad de la deuda del señor Otto Valladares Castillo con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

C. UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO.

C1- Informe relacionado con la ratificación de la solicitud de modificación de itinerarios, de la compañía Vuela Aviación S.A.

C2- Informe relacionado con la ratificación modificación de sus itinerarios por disminución de frecuencias, de la compañía Spirit Airlines.

C3.- Informe relacionado con la solicitud de archivo de la modificación de itinerarios por disminución de las frecuencias de la compañía Spirit Airlines S. A.

C4.- Informe relacionado con la solicitud de archivo de la modificación de itinerarios de la compañía Arajet S.A.

C5.- Informe relacionado con la solicitud de las tarifas de la compañía Aerodiva S.A.

VIII. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

IX.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Anexo N° 2

N°. 030-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con dieciocho minutos del diez de marzo del dos mil veintiséis.

Se conoce el recurso de apelación interpuesto por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, cédula de identidad número 3-0471-0912, contra el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 de 11 de noviembre de 2025, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional, José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas.

I. Resultando.

Primero: Que mediante correo electrónico de 18 de septiembre de 2025, el señor David Gabriel Damazzio Fernández solicitó al señor Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, la asignación de un examinador para ejecutar la pericia (examen práctico de vuelo) conducente a la obtención de la licencia ATP (avión); además, adjuntó los documentos para cumplir con los requisitos. (folio 1)

Segundo: Que el 13 de octubre de 2025, el señor Damazzio Fernández realizó el examen práctico, junto al señor Douglas Morales Sacasa, examinador designado por la Unidad de Licencias Aeronáuticas. (folios 36 a 39)

Tercero: Que el 13 de octubre de 2025, el señor Damazzio Fernández remitió a la jefatura de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, una serie de requisitos con el fin de que se le aprobada la solicitud para obtener la licencia ATP (avión). (folios 27 a 49)

Cuarto: Que mediante llamada telefónica de 7 de noviembre de 2025, la Unidad de Licencias Aeronáuticas le informó al señor Damazzio Fernández que el encargado de la escuela donde realizó el entrenamiento para la licencia ATP, no había firmado, ni sellado, la bitácora de vuelo.

Quinto: Que mediante correo electrónico de 8 de noviembre de 2025, el señor Damazzio Fernández subsanó el defecto comunicado en el resultando anterior. (folios 158 al 160)

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 de 11 de noviembre de 2025, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, notificado mediante correo electrónico de 11 de noviembre de 2025, se le comunicó al señor Damazzio Fernández que su gestión había sido denegada. (folios 92 a 94)

Séptimo: Que mediante escrito de 11 de noviembre de 2025, notificado ese mismo día, el señor Damazzio Fernández presentó formal recurso de apelación contra el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 citado. (folios 98 a 102)

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Octavo: Que mediante escrito de 12 de noviembre de 2025, notificado ese mismo día, el señor Damazzio Fernández presentó ampliación de los argumentos esgrimidos en el recurso de apelación. (folios 109 y 110)

Noveno: Que el 13 de noviembre de 2025, el señor Damazzio Fernández denunció penalmente a los señores José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de Licencias Aeronáuticas, y Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, denuncia tramitada bajo el expediente judicial número 25-002276-0345-PE, en la Fiscalía Adjunta de Probidad, Transparencia y Anticorrupción. (folio 111)

Décimo: Que mediante correo del 16 de noviembre de 2025, el señor Damazzio Fernández recusó formalmente a los señores José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de Licencias Aeronáuticas, y Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, solicitándoles abstenerse de participar, intervenir o conocer en cualquier asunto relacionado directa o indirectamente con su asunto, mientras subsistan los procedimientos administrativo y judicial en curso. (folios 161)

Undécimo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OF-0185-2025 del 18 de noviembre de 2025, los señores Blanco Echandi y García Palma, en su condición antes citada, producto de la denuncia penal interpuesta por el señor Damazzio Fernández, se abstuvieron de conocer el recurso de apelación presentado, en su etapa emisión del informe técnico, en amparo del artículo 12 del Código Procesal Civil. (folios 162)

Décimo segundo: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-2361-2025 de 19 de noviembre de 2025, el señor Marcos Castillo Masis, director general de Aviación Civil, solicitó al señor Juan Carlos Trabanino Aguirre, director ejecutivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (Cocesna), la designación de un inspector especialista externo, para realizar un análisis técnico, previo a la resolución del recurso de apelación presentado por el señor Damazzio Fernández. (folio 116)

Décimo tercero: Que mediante oficio número SOA-FMTO-002 de 9 de diciembre de 2025, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (Cocesna), emitió el criterio técnico solicitado por la Dirección General de Aviación Civil, en el cual concluyó lo siguiente: (folios 163 al 165)

> *"1.* ***El decreto 25126 no es aplicable al caso, ya que el objetivo de este es para la emisión de habilitaciones de categoría, clase y/o tipo****.*
>
> *2.* ***La licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATPL), no se considera una habilitación****. Por lo tanto, el uso de este instrumento legal para solicitar el reconocimiento de horas llevado a cabo en el Servicio de Vigilancia Aérea para la emisión de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATPL) no procede.*
>
> *3. De acuerdo con los artículos 34 y 26 de Ley General de Aviación Civil N.º 5150, se categoriza o clasifica las aeronaves debido al uso al que están destinadas. No es necesario que las aeronaves no se encuentren modificadas con armamento u equipo militar, para que estas dejen de considerarse aeronaves del Estado y se clasifiquen como aeronaves civiles. Las aeronaves del Estado no son aeronaves vigiladas por los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, las mismas no cuentan con certificado tanto operativo como de aeronavegabilidad, además estas no figuran en el Registro Aeronáutico.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

4. Para la fecha en la que el usuario realiza la solicitud de la prueba de pericia, la Directiva Operacional ya estaba aprobada y la misma establece lo siguiente: "2.6.1.3.1 El solicitante habrá demostrado su capacidad para realizar, como piloto al mando de aeronaves de la categoría apropiada que requieran copiloto, los siguientes procedimientos y maniobras" El avión utilizado en la prueba por el usuario no cumple con el requisito establecido en la Directiva Operacional".

(La negrita es nuestra)

Décimo cuarto: Que se ha realizado todas las gestiones pertinentes para el dictado de la presente resolución.

II. Considerandos.

PRIMERO: SOBRE LA ADMISIBILIDAD DEL RECURSO DE APELACIÓN:

Previo al análisis de fondo, corresponde verificar la admisibilidad formal del recurso de apelación interpuesto (recurso de alzada, vertical), según el régimen recursivo establecido en la Ley General de la Administración Pública. Al respecto, el artículo 343 de dicho cuerpo normativo dispone que los recursos administrativos se clasifican en ordinarios y extraordinarios, indicando expresamente que son recursos ordinarios el de revocatoria o reposición y el de apelación.

Asimismo, el artículo 106 de la Ley General de la Administración Pública establece que, salvo exclusión expresa, cabrá recurso jerárquico contra todo acto dictado por un órgano inferior, en los términos previstos por la propia ley.

En concordancia con lo anterior; el inciso 2) del artículo 344 de dicha norma legal, señala que, en los procedimientos sumarios, como el que nos ocupa, únicamente, cabrá recurso de apelación, cuando el acto recurrible emane de un órgano inferior. Por su parte, el artículo 346 del mismo cuerpo normativo, dispone que los recursos ordinarios deberán interponerse dentro del término de tres días, tratándose de actos finales.

En cuanto a la legitimación activa, el recurrente ostenta la condición de parte interesada en el procedimiento administrativo, en tanto, es el destinatario directo del acto impugnado y titular de un interés legítimo y personal que resulta afectado por la resolución recurrida, según los principios generales del procedimiento administrativo establecidos en la Ley General de la Administración Pública.

En el presente caso, el acto impugnado es el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 de 11 de noviembre de 2025, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional, José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, debidamente notificado a la parte interesada, el 11 de noviembre de 2025, que deniega la solicitud de licencia ATP presentada por el recurrente, dicha denegatoria fue recurrida mediante recurso de apelación presentado el 11 de noviembre de 2025, con ampliación el 12 de noviembre de 2025; es decir, un día después de la notificación formal del acto recurrido.

AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 03-2026

En consecuencia, por verificarse que el recurso fue presentado por la parte legitimada, en tiempo y forma, procede su admisión para que se conozca el fondo del asunto, pues se aprecia buen derecho en su argumentación.

SEGUNDO: SOBRE LOS ALCANCES JURÍDICOS DE LA INHIBICIÓN Y LA RECUSACIÓN, SU APLICACIÓN AL CASO CONCRETO:

Resulta indispensable, antes de entrar al análisis de fondo, efectuar una exposición detallada de los institutos procesales de la inhibición y la recusación, en cuanto mecanismos destinados a preservar la imparcialidad, objetividad y pureza decisoria en los procedimientos administrativos y jurisdiccionales.

Tales figuras encuentran su fundamento normativo en los artículos 230 al 238 de la Ley General de la Administración Pública, en concordancia con los artículos 29, 30, 31 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, y 12, 13 y 14 del Código Procesal Civil, los cuales; estos últimos, si bien están concebidos para la función jurisdiccional, resultan plenamente aplicables a la función administrativa decisoria, en virtud de los principios de legalidad, debido proceso, imparcialidad y objetividad, consagrados en los artículos 11, 13, 16, 102, 211, 214, 230 al 238 de la Ley General de la Administración Pública.

El artículo 12 del Código Procesal Civil establece un catálogo de **causales de impedimento**, dentro de las cuales se encuentran circunstancias objetivas y subjetivas que podrían comprometer la imparcialidad del funcionario encargado de intervenir en la valoración técnica o jurídica de un asunto, las cuales se describen de la siguiente manera:

> *"Artículo 12.- Causales de impedimento*
>
> *Son causales de impedimento:*
>
> *1. El interés directo en el resultado del proceso.*
>
> *2. Ser una de las partes cónyuge, conviviente, ascendiente, descendiente o pariente hasta el tercer grado de consanguinidad, o segundo de afinidad del juez.*
>
> *3. El interés directo en el resultado del proceso de cualquiera de los familiares del juez indicados en el inciso anterior. En tribunales colegiados, las causales de los incisos anteriores se extienden a los demás integrantes.*
>
> *4. Haber sido el juez abogado, tutor, curador, apoderado, representante o administrador de alguna de las partes. Esta causal se extiende al cónyuge, conviviente, ascendiente y descendiente del juez.*
>
> *5. Ser acreedor, deudor, fiador o fiado, empleado o patrono en relación con alguna de las partes. No hay causal si el nexo es con el Estado o cualquier institución pública. Tampoco, si se diera con una sociedad mercantil, una corporación, una asociación o cualquier otra persona jurídica, cuando el nexo con estas sea irrelevante para demeritar la objetividad del funcionario.*

6. Ser el juez o alguno de los parientes indicados en el inciso 2), parte contraria de algunas partes en otro proceso, siempre que este no hubiera sido instaurado con el único propósito de inhabilitarlo.

7. ***Existir o haber existido, en los dos años precedentes a la iniciación del proceso, un proceso jurisdiccional o administrativo en que figuren como contrarios, respecto de alguna de las partes, el juez o sus parientes indicados en el inciso 2).***

8. Deba el juez fallar en grado acerca de una resolución dictada por alguno de los parientes indicados en el inciso 2).

9. Ser o haber sido, en el último año, compañero de oficina o de trabajo de alguna de las partes.

10. Sostener el juez, su cónyuge, ascendiente o descendiente opinión contraria a la de algunas de las partes, en otro proceso de su interés.

11. Ser una de las partes juez o árbitro en otro proceso en que sea parte el juez o los parientes indicados en el inciso anterior.

12. Haberse impuesto al juez alguna corrección disciplinaria, en el mismo proceso, por queja presentada por una de las partes.

13. Haber externado, fuera de sus funciones, opinión a favor o en contra de alguna de las partes. Las opiniones expuestas o los informes rendidos que no se refieran al caso concreto, como aquellas dadas con carácter doctrinario o en virtud de requerimientos de los otros poderes o en otros asuntos de que conozcan o hayan conocido de acuerdo con la ley, no configuran esta casual.

14. Haber sido el juez perito o testigo en el proceso.

15. Haber participado en la decisión del acto objeto del proceso.

16. La existencia de circunstancias que den lugar a dudas justificadas respecto de su imparcialidad u objetividad.

(El resaltado no es del original)

Sobre la base de estas causales, el ordenamiento prevé dos vías para apartar al funcionario impedido del conocimiento del asunto, veamos su identificación:

1. **La inhibición**, regulada en el artículo 13 del Código Procesal Civil, constituye un deber jurídico del funcionario, cuando constate la presencia de una causal de impedimento. En tales casos, el funcionario debe apartarse mediante resolución motivada, remitiendo el asunto a quien corresponda sustituirlo, con el

AUDITORIA INTERNA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

fin de evitar nulidades, violaciones al debido proceso o la emisión de actos viciados por falta de imparcialidad.

2. **La recusación**, prevista en el artículo 14 del Código Procesal Civil, faculta a la parte interesada para solicitar el apartamiento del funcionario, siempre que exista una causal legal y se aporte, un principio de prueba del hecho que la sustenta. La recusación debe presentarse tan pronto como la parte tenga conocimiento de la causal y será inadmisible cuando se invoquen motivos no contemplados en la ley, cuando el recusado actúe en actos meramente ejecutivos o cuando el recusante haya intervenido previamente con conocimiento de la causal sin promover la gestión.

En el caso que nos ocupa, consta en el expediente administrativo que mediante correo electrónico de 16 de noviembre de 2025, el señor Damazzio Fernández informó haber interpuesto denuncia en la jurisdicción penal, contra los señores José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación; en razón de lo cual, el propio apelante formuló recusación formal contra dichos funcionarios, solicitando su apartamiento de cualquier actuación relacionada con su gestión.

Como consecuencia de lo anterior, mediante oficio número DGAC-DSO-OF-0185-2025 de 18 de noviembre de 2025, los funcionarios mencionados procedieron a abstenerse de conocer el recurso de apelación, amparados en lo dispuesto en el artículo 12 del Código Procesal Civil.

Ante los hechos descritos, y de conformidad con el deber jurídico de inhibición establecido en el inciso 7) del artículo 12 del Código Procesal Civil, los funcionarios antes indicados se encontraban legalmente impedidos para intervenir en la emisión de criterio técnico o en la resolución del presente recurso; razón por la cual, su apartamiento del conocimiento del asunto se ajusta plenamente al ordenamiento jurídico y a los principios que rigen la función administrativa decisoria.

La observancia de dicho deber de inhibición resulta esencial para garantizar la imparcialidad, objetividad y regularidad del procedimiento administrativo, en tanto evita la eventual configuración de vicios que podrían comprometer la validez del acto final; así como, la correcta fundamentación técnica y jurídica de la decisión que corresponda adoptar, en estricto apego a los principios del debido proceso, razonabilidad y legalidad administrativa.

TERCERO: SOBRE LA UNIDAD DE LICENCIAS.

En relación con la estructura orgánica de la Dirección General de Aviación Civil, el decreto ejecutivo número 41417 de 11 de octubre de 2018, denominado "*Reorganización administrativa integral del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil*", regula su estructura orgánica administrativa, competencias funcionales, procesos y objetivos en concordancia con los planes, las políticas y las estrategias institucionales y sectoriales, respectivamente.

De la anterior normativa, el artículo 3.2 describe la estructura organizativa de la Dirección General de Aviación Civil, en específico, en el apartado 3.2.4.4 señala que la Unidad de Licencias Aeronáuticas pertenece al Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación; así mismo, el numeral 10 del mismo cuerpo normativo, describe las funciones de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, el cual indica lo siguiente:

AUDITORIA INTERNA

"Artículo 10° -Son funciones de la Unidad de Licencias las que se detallan a continuación:

1. Preparar, programar, revisar, evaluar y calificar los exámenes escritos para el personal técnico Aeronáutico.

2. Administrar y coordinar las evaluaciones prácticas para las diversas especialidades de licencias y habilitaciones.

3. Coordinar con el médico evaluador y los médicos examinadores designados los aspectos relacionados con los reconocimientos médicos. para la expedición de los certificados médicos.

4. Participar con la comisión médica aeronáutica para analizar casos médicos del personal técnico aeronáutico.

5. Designar a los examinadores de las pruebas prácticas, así como garantizar sus cualificaciones y competencia.

6. Administrar los exámenes de competencia lingüística.

7. Gestionar el desarrollo y revisión periódica de los bancos de preguntas para las evaluaciones teóricas y prácticas correspondientes a las licencias y habilitaciones en coordinación con las áreas técnicas específicas.

8. Elaborar en forma detallada los procedimientos para el otorgamiento de licencias y habilitaciones.

9. Revisar, evaluar y aprobar las solicitudes de licencias, _habilitaciones y renovaciones.

10. Examinar las limitaciones y la experiencia reciente del personal técnico aeronáutico.

11. Revisar, evaluar y aprobar las solicitudes de convalidación de licencias extranjeras y verificar con el Estado emisor la validez y certificación de datos en ella consignados.

12. Emitir certificaciones de licencias.

13. Recomendar a la Dirección General de Aviación Civil la suspensión o revocatoria de las licencias aeronáuticas cuando se evidencie o exista sospecha de una posible infracción a los reglamentos vigentes por parte de sus titulares.

14. Aprobar los cursos de instrucción y de entrenamiento en centros de instrucción· nacionales y extranjeros, de acuerdo a los requisitos establecidos, así como la vigilancia continua de los mismos.

15. Aprobar el uso de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, en coordinación con otras unidades.

AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 03-2026

16. Autorizar a los instructores de los centros de instrucción.

17. Desarrollar y ejecutar los planes de vigilancia de las diferentes actividades de instrucción de los centros autorizados.

18. Revisar los planes de estudio y los programas de instrucción presentados para aprobación y disponer las acciones correspondientes;

19. Revisar; aprobar y supervisar los programas de instrucción llevados a cabo por los explotadores aéreos y proveedores de servicios de navegación aérea, destinados a optimizar la competencia lingüística en el idioma inglés de su personal;

20. Planificar y desarrollar el programa de instrucción inicial y periódico del personal de la oficina de Licencias (PEL).

21. Proponer y elaborar proyectos y enmiendas de reglamentos y normas (o reglamentos específicos de funcionamiento) relacionados con la instrucción y el otorgamiento. De licencias al personal aeronáutico; así como los manuales asociados.

22. Efectuar y mantener actualizadas las referencias cruzadas de los reglamentos nacionales con el Anexo 1 "Licencias al Personal Aeronáutico" de la OACI y reglamentos del Conjunto MRAC-LPTA, a través del sistema de notificación definido;

23. Realizar la notificación de diferencias a la OACI en cuanto al· Anexo 1.

24. Velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables a licencias al personal aeronáutico.

Para llevar a cabo sus funciones, esta Unidad se dividirá en los Procesos y Sub-Procesos considerados necesarios".

(La negrita no pertenece al original)

De conformidad con la normativa citada y con la distribución orgánica y funcional establecida en el decreto ejecutivo número 41417 citado, resulta claro que la Unidad de Licencias Aeronáuticas es el órgano técnico competente, dentro de la Dirección General de Aviación Civil, para revisar, evaluar y determinar la viabilidad jurídica y técnica del otorgamiento de licencias aeronáuticas, incluyendo la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATP). En consecuencia, corresponde a dicha instancia verificar el cumplimiento integral de los requisitos legales, reglamentarios y técnicos exigidos por el ordenamiento aeronáutico vigente y, con base en ese análisis especializado, emitir el criterio técnico respectivo, sobre la procedencia o improcedencia de la gestión planteada.

CUARTO: SOBRE LA ASISTENCIA TECNICA DE LA CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA):

AUDITORIA INTERNA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Previo a conocer el fondo del presente asunto, resulta necesario conocer los alcances de la ley número 3240 de 21 de noviembre de 1963, denominada "*Convenio constitutivo de la corporación centroamericana de servicios de navegación aérea*", mediante la cual, se crea un organismo de servicio público denominado "*Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea*". Esta instancia comunitaria elabora sus propios estatutos y los somete a la aprobación de cada una de las *Partes Contratantes*; adicionalmente, dentro de los fines de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea se encuentra, el prestar servicios de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas y radio ayudas para la navegación aérea de las los países *Contratantes*, estando obligada a proporcionar los servicios y ayudas aeronáuticas a que se refiere el plan regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

De la anterior ley se creó el decreto ejecutivo número 44185 de 26 de julio de 2023, denominado Estatutos de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (Cocesna), en ese sentido, el numeral 3 del decreto ejecutivo número 44185 citado, señala lo siguiente:

> *"Artículo 2°-La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) es un Organismo Internacional especializado que forma parte del Sistema de Integración Centroamericana. Fue creada mediante Convenio suscrito por los Plenipotenciarios de los Estados Centroamericanos en la Conferencia Diplomática reunida en Tegucigalpa el veintiséis de febrero de mil novecientos sesenta. Es un Organismo de servicio público, con personalidad jurídica y patrimonio propio. En esa calidad, goza de prerrogativas, inmunidades y exenciones, conforme al Derecho Internacional y Comunitario".*

En concordancia con lo anterior, el artículo 4 del mismo cuerpo normativo, indica que los Estados miembros del convenio son: Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua; bajo esa misma idea, el artículo 5 expresa cuales son los objetivos de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, en el cual se detalla lo siguiente:

> *"Artículo 5°-**La Corporación tiene por Objetivos.***
>
> *(...)*
>
> *b) **Prestar servicios de asistencia técnica** y cooperación a otros Estados y Organismos conexos, para impulsar el desarrollo eficiente, sustentable, sostenible, seguro y ordenado del transporte aéreo".*
>
> (El resaltado no es del original)

Adicionalmente, el numeral 16 de la Ley General de la Administración Pública señala lo siguiente:

> *"Artículo 16.-*
> *1. En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.*
>
> *(...)".*

En armonía con lo anterior, el inciso 4) del artículo 158 de la Ley General de la Administración Pública expresa lo siguiente:

> *"Artículo 158.-*
>
> *(...)*
>
> *4. Se entenderán incorporadas al ordenamiento, para este efecto, las reglas técnicas y científicas de sentido unívoco y aplicación exacta, en las circunstancias del caso".*

Con base en este marco normativo, siendo que existe un impedimento para que los señores José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, brinden criterio técnico interno, resulta plenamente procedente solicitar asistencia técnica a la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), institución internacional altamente especializada en materia aeronáutica y expresamente facultada por su Convenio Constitutivo, para brindar cooperación técnica a los *Estados Parte*.

Dicha asistencia técnica se materializó mediante el **Informe final de Asistencia Técnica PEL, código SOA-FMTO-002**, emitido el **9 de diciembre de 2025**, el cual tuvo como propósito brindar a la Dirección General de Aviación Civil, un análisis técnico-normativo del recurso de apelación interpuesto, según la luz de la Ley General de Aviación Civil, el decreto ejecutivo número 25126 citado, las Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses (RAC-LPTA), las directivas operacionales vigentes y los Anexos pertinentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Como resultado de dicho análisis, el informe técnico concluyó, en lo que interesa al presente procedimiento, en que el decreto ejecutivo número 25126 citado, no resulta aplicable para la emisión de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATPL); por cuanto, **su objeto se circunscribe exclusivamente al reconocimiento de experiencia y tiempo de vuelo con fines de habilitaciones de categoría, clase y/o tipo**, no para el otorgamiento de una licencia de nivel superior, como lo es la ATPL, la cual no constituye, desde el punto de vista técnico-regulatorio, una habilitación aeronáutica

Asimismo, **el informe técnico determinó que las horas de vuelo realizadas en aeronaves del Estado, no pueden ser consideradas automáticamente como experiencia válida para efectos de licenciamiento civil**, en tanto, dichas aeronaves, por su naturaleza y uso, **no se encuentran sujetas al régimen de vigilancia, certificación operativa, ni de aeronavegabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, ni figuran en el Registro Aeronáutico**, según lo dispuesto en los artículos 26 y 34 de la Ley General de Aviación Civil.

Adicionalmente, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), estableció que para la fecha en que el recurrente realizó la solicitud y ejecutó la prueba de pericia, se encontraba plenamente vigente **la Directiva Operacional DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025, aprobada el 2 de setiembre de 2025, debidamente socializada con los operadores aéreos y centros de instrucción autorizados, la cual exige que la pericia para la licencia ATPL se realice en una aeronave que requiera copiloto, requisito que no fue cumplido en el caso concreto**, según se desprende del análisis técnico efectuado

AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 03-2026

En consecuencia, el informe de asistencia técnica, emitido por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), verificó la coherencia técnica y normativa del criterio adoptado por la Dirección General de Aviación Civil, por confirmar que la normativa aplicable no habilita el reconocimiento de las horas de vuelo alegadas para efectos de la licencia ATPL, ni valida la aeronave utilizada para la prueba de pericia, conforme a los requisitos vigentes al momento de la gestión, todo ello, en estricta observancia de los principios de seguridad operacional, legalidad y cumplimiento normativo que rigen el sistema de licencias aeronáuticas.

QUINTO: SOBRE LA NORMATIVA APLICABLE:

Previo a conocer el fondo del asunto, resulta necesario desglosar la legislación aplicable a este caso en específico. En ese sentido, el artículo 26 de la Ley General de Aviación Civil establece lo siguiente:

> *"Artículo 26.- Para las aeronaves del Estado; rigen todas las normas de la presente ley y sus reglamentos, sin embargo, cuando se trate de asuntos relacionados con la seguridad nacional, pueden apartarse de estos preceptos, comunicándolo a quien corresponda para la debida coordinación".*

En concordancia con lo anterior, el artículo 34 de la misma ley, expresa lo siguiente:

> *"Artículo 34.- Las aeronaves costarricenses se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves del Estado las destinadas al servicio del Poder Público, como las militares, de policía y aduana. Todas las demás son aeronaves civiles".*

Asimismo, el artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil determina las atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil, señalando lo siguiente:

> *Artículo 18.- Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil:*
> *I.- Velar por el cumplimiento estricto de esta ley, sus reglamentos, los tratados, los convenios o las convenciones internacionales sobre aviación civil que el Estado suscriba y ratifique constitucionalmente; así como la actualización y revisión de los reglamentos de aviación civil promulgados conforme a las normas y recomendaciones internacionales dictadas regularmente por la Organización de Aviación Civil Internacional.*
>
> *(...)*
>
> ***II.- Otorgar, refrendar, revalidar, convalidar, suspender temporalmente o cancelar licencias y certificados de aptitud del personal técnico aeronáutico y llevar el registro correspondiente de tales licencias y certificados.***
>
> *(...)".*

(El resaltado no es del original)

Aunado a lo anterior con mayor relevancia, resulta necesario traer a colación el reglamento RAC-LPTA Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, decreto ejecutivo número 44523-MOPT de 9 de enero de 2024, el cual define como norma específica cuales son los requisitos y el procedimiento para la obtención de una licencia ATP o Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, además de todo lo relacionado con este tema en específico. Siendo que la solicitud del señor Damazzio Fernández recae precisamente sobre este tipo de licencia, conviene desglosar con detenimiento los requisitos exigidos para el otorgamiento de una licencia de este tipo, a continuación, veamos:

> "***2.6 Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea***
> ***2.6.1 Requisitos generales para expedir la licencia que corresponde a las categorías de aeronave de despegue vertical, de avión, y helicóptero***
> *2.6.1.1 Edad*
> *El solicitante tendrá como mínimo veintiún (21) años ele edad.*
> *Título de bachiller en educación secundaria o título equivalente o superior.*
> *2.6.1.2 Conocimientos*
> *2.6.1.2. l El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea confiere a su titular y a la categoría ele aeronave que se desea incluir en la licencia, como mínimo en los temas siguientes:*
> ***Derecho Aéreo***
> *(a) las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;*
> *Conocimiento general de las aeronaves para aeronaves de despegue vertical, aviones y helicópteros*
> *(a) las características generales y las limitaciones de los sistemas eléctricos, hidráulicos, de presionización y demás sistemas de aeronave; los sistemas de mando de vuelo; incluso el piloto automático y el aumento de la estabilidad;*
> *(b) los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de aeronave; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;*
> *(c) los procedimientos operacionales y las limitaciones de la categoría de aeronave pertinente; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de la aeronave de acuerdo con la información operacional pertinente del manual de vuelo;*
> *(d) la utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de aeronave pertinente;*
> *(e) los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y al acelerar, límites operacionales de los instrumentos giroscópicos y efectos de precesión, métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo y unidades de presentación electrónica en pantalla;*
> *(f) los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los grupos motores de la aeronave pertinente;*
> *(g) para aeronaves de despegue vertical y helicópteros, la transmisión (tren de engranajes de reducción), cuando corresponda;*

AUDITORIA INTERNA

Performance, planificación y carga del vuelo
(a) la influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance ele vuelo; cálculos de masa y centrado;
(b) el uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones, incluso los procedimientos de control del vuelo de crucero;
(c) la planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos ele reglaje del altímetro;
(d) en el caso de aeronaves de despegue vertical y helicópteros, la influencia de la carga externa en su manejo;
Actuación humana
(a) actuación humana, incluidos los principios de gestión de amenazas y errores;
Meteorología
(a) la interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;
(b) meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;
(c) las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;
(d) en el caso de aeronaves de despegue vertical y aviones, meteorología práctica a elevadas altitudes, incluso la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; las corrientes en chorro;
Navegación
(a) la navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación y sistemas de navegación aérea; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga distancia;
(b) la utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de la aeronave;
(c) la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayudas para la navegación;
(d) los principios y características de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;
Procedimientos operacionales
(a) la aplicación de la gestión de amenazas y errores a la performance operacional;
(b) la interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;
(c) los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad;
(d) los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;
(e) los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de la aeronave;

AUDITORIA INTERNA

(f) en el caso de helicópteros y, de corresponder, de aeronaves de despegue vertical, descenso vertical lento con motor, efecto de suelo, perdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riegos operacionales; las medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC;

Principios de vuelo

(a) los principios de vuelo;

Radiotelefonía

(a) los procedimientos y fraseología para comunicaciones; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

2.6.1.2.2 Además de los temas mencionados, el solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea aplicable a la categoría de avión o de aeronave de despegue vertical, habrá satisfecho los requisitos en materia de conocimientos para la habilitación de vuelo por instrumentos que figuran en 2.7.1.1.

2.6.1.3 Pericia

2.6.1.3 .1 El solicitante habrá demostrado su capacidad para realizar, como piloto al mando de aeronaves de la categoría apropiada, los siguientes procedimientos y maniobras:

(a) los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la preparación del plan de vuelo operacional y la presentación del plan de vuelo requerido por los servicios de tránsito aéreo;

(b) los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;

(c) los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativos a fallas y mal funcionamiento del equipo, como son, grupo motor, sistemas y célula;

(d) los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación ele alguno de sus miembros, que incluirán la asignación de tareas del piloto, la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación; y

(e) en el caso de aviones y aeronaves de despegue vertical, los procedimientos y maniobras para vuelo por instrumentos descritos en 2.7.4.1 a) a d), incluida la falla simulada de motor.

2.6.1.3.1. 1 En caso de aviones, el solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos en 2.6.1.3.1 como piloto al mando de un avión multimotor.

2.6.1.3.1.2 El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos en 2.6.1.3 con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea confiere a su titular, y:

(a) reconocimiento y gestión de amenazas y errores;

(b) controlar la aeronave por medios manuales con suavidad y precisión en todo momento dentro de sus limitaciones, de modo que esté asegurada la ejecución con éxito de cualquier procedimiento o maniobra;

(c) pilotar la aeronave en el modo de automatización apropiado a la fase de vuelo y mantenerse consciente del modo activo de automatización;

(d) ejecutar de forma precisa, procedimientos normales, anómalos y de emergencia en todas las fases del vuelo;

(e) demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo, incluyendo la toma de decisiones estructuradas y el mantenimiento de la conciencia de la situación; y

(f) comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo y demostrar la capacidad de ejecutar eficazmente los procedimientos en caso de incapacitación de la tripulación, coordinación de la tripulación, incluida la asignación de tareas de piloto,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

cooperación de la tripulación, adhesión a los procedimientos operacionales normalizados (SOP) y uso de listas de verificación.

2.6.1.4 Aptitud Psicofisica

El solicitante poseerá una evaluación médica de Clase 1 vigente.

2.6.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

2.6.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7. 1, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto de transporte ele línea aérea serán:

(a) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial de una aeronave en la categoría apropiada y, en el caso de una licencia para las categorías de avión y aeronave de despegue vertical, de una habilitación de vuelo por instrumentos; y

(b) actuar de piloto al mando, en los servicios de transporte aéreo comercial, de aeronaves de la categoría apropiada y certificadas para operaciones con más ele un piloto.

2.6.2.2 Cuando el titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea para la categoría de avión cuenta previamente con una licencia de piloto con tripulación múltiple, las atribuciones de la licencia se limitarán a operaciones con tripulación múltiple a menos que el titular haya reunido los requisitos establecidos en 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 y 2.5.2.3, según convenga. Toda limitación en las atribuciones deberá anotarse en la licencia.

2.6.3 Requisitos específicos para expedir la habilitación en la categoría de avión.

2.6.3 .1 Experiencia

2.6.3.1.1 El solicitante habrá realizado como mínimo 1500 horas de vuelo como piloto de aviones. La Dirección General de Aviación Civil determinará si la instrucción recibida por el piloto en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable corno parte del tiempo total de vuelo de 1500 horas. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 100 horas, de las cuales un máximo de 25 se habrá adquirido en un entrenador de procedimientos de vuelo o en un entrenador básico de vuelo por instrumentos.

2.6.3.1.1.1 El solicitante habrá realizado, en avión, como mínimo:

(a) 500 horas como piloto al mando bajo supervisión o 250 horas de vuelo, ya sea como piloto al mando, o bien un mínimo de 70 horas corno piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario corno piloto al mando bajo supervisión;

(b) 200 horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 como piloto al mando bajo supervisión;

(c) 75 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 30 podrá ser de tiempo en entrenador; y

(d) 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

2.6.3.1.2 Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo corno piloto de aeronaves de otras categorías, la Dirección General de Aviación Civil determinará si dicha experiencia es aceptable y, en tal caso, la consiguiente disminución del tiempo de vuelo estipulado en 2.6.3.1.1*. El grado en que se podrá reducir la experiencia en tiempo de vuelo dependerá de que el solicitante haya demostrado la norma de competencia final de un programa aprobado de instrucción de habilitación de tipo basada en competencias en la categoría ele avión.*

2.6.3.2 Instrucción de vuelo

AUDITORIA INTERNA

El solicitante habrá recibido la instrucción con doble mando exigida en 2.4.3.2 para expedir la licencia de piloto comercial y en 2.7.4 para expedir la habilitación de vuelo por instrumentos o en 2.5.4 para expedir la licencia de piloto con tripulación múltiple.

(...)".

(El resaltado no es del original)

Tal y como se desprende del amplio catálogo de conocimientos, pericia, experiencia y evaluaciones psicofísicas exigidas, la licencia de ATP constituye la habilitación de mayor nivel dentro del régimen de licencias de piloto, motivo por el cual, los requisitos son rigurosos, atendiendo al principio fundamental de la aviación y del derecho aeronáutico: **la seguridad operacional** (in dubio pro securitas).

Por último, el Reglamento de reconocimiento de experiencia y tiempo de vuelo del personal Estatal, decreto ejecutivo número 25126-MOPT-SP de 30 de abril de 1996, define las reglas aplicables al reconocimiento de la experiencia y tiempo de vuelo del personal del Estado que opere aeronaves propiedad del Estado. Dicho reglamento se encuentra vigente desde el 13 de mayo de 1996; además, surge como una forma de cooperación entre el Ministerio de Seguridad Pública y el Ministerio de Transportes y Obras Públicas, por lo tanto, conviene trascribir literalmente el capítulo II este:

"CAPITULO II

Del reconocimiento de horas de vuelo

*Artículo 4°.- **Todo personal técnico de vuelo poseedor como mínimo de una licencia de piloto probado, emitida por la Dirección General de Aviación Civil y que haya laborado para el régimen de servicios del Estado**, tendrá derecho a que se le reconozca el tiempo de vuelo que haya efectuado en funciones oficiales como tripulante de vuelo de una aeronave registrada del Estado, siempre y cuando los interesados demuestren que cuentan con el adiestramiento respectivo en el tipo de aeronave con el que efectuarán las horas de vuelo, o que su licencia civil tenga inscrita una habilitación del tipo de las aeronaves en las cuales lleva registro de su tiempo de vuelo.*

Artículo 5°.- Sin perjuicio de lo establecido en este Decreto, el reconocimiento de tiempo de vuelo se efectuará en estricto apego a lo prescrito por el Decreto Ejecutivo No 4637-T del 18 de febrero de 1975 y sus reformas, Reglamento de licencias para el personal técnico aeronáutico, con excepción de lo referido al tiempo de vuelo acumulado en condiciones de vuelo mediante instrumentos, a aquellos poseedores de licencias civiles que no cuenten con la respectiva habilitación de vuelo por instrumentos en sus licencias.

Artículo 6°.- Para el reconocimiento y registro del tiempo de vuelo efectuado en aeronaves del Estado, todo solicitante deberá presentar ante la Sección de Licencias para el Personal Técnico Aeronáutico, los siguientes atestados:

*a) Constancia emitida por el Registro para Aeronaves y Helicópteros de Policía sobre el período de tiempo durante el cual **laboró** como tripulante de vuelo de la Dirección General*

de Servicio de Vigilancia Aérea, ***incluyendo la fecha a partir de la cual ha dejado de laborar para tal institución****;*

b) Bitácora de vuelo al día, detallando el tiempo de vuelo efectuado en aeronaves con registro del Estado, tal y como lo estipula el artículo 117 del Decreto Ejecutivo No 4637-T, citado;

En lo que respecta a las horas de vuelo registradas en aeronaves matriculadas del Estado, las bitácoras de vuelo deberán venir selladas y certificadas por el Registro para Aeronaves y Helicópteros de Policía".

(El resaltado no es del original)

SEXTO: SOBRE LOS AGRAVIOS DEL RECURRENTE:

El señor Damazzio Fernández impugna el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 de 11 de noviembre de 2025, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, en el cual se rechazó su solicitud para obtener la licencia ATP, argumentando que se ha interpretado erróneamente el marco jurídico aplicable al reconocimiento de horas de vuelo realizadas en aeronaves del Estado.

El señor Damazzio Fernández sostiene que el artículo 34 de la Ley General de Aviación Civil, se limita a clasificar aeronaves y no introduce diferencias relacionadas con la validez técnica o formativa de las horas de vuelo, para efectos de licencias civiles. Afirma que, según el artículo 26 de la misma ley, las aeronaves del Estado quedan plenamente sujetas al régimen aeronáutico civil, salvo en asuntos de seguridad nacional, lo cual no es el caso.

Además, señala que la Dirección General de Aviación Civil incurre en una interpretación incorrecta del numeral 2.1.9.5 del RAC-LPTA, pues —en su criterio— la regulación sobre certificación de bitácoras aplica únicamente a pilotos que dependen de un operador o instructor autorizado, no a quienes vuelan bajo sus propias atribuciones o fuera de relaciones contractuales con un operador aéreo. Argumenta que la bitácora es, por naturaleza, una declaración jurada y que imponer certificaciones adicionales equivaldría a crear requisitos no previstos en la normativa.

El apelante sostiene que la Dirección General de Aviación Civil no posee potestad para exigir condiciones no establecidas en la ley o el reglamento, por lo que considera ilegal solicitar certificación adicional de horas o limitar el origen de estas. Agrega que, históricamente, otros pilotos del Servicio de Vigilancia Aérea sí han recibido reconocimiento de sus horas de vuelo en aeronaves del Estado, incluso cuando fueron obtenidas en el extranjero, por lo que, a su juicio, existe un trato desigual e injustificado en su caso.

Asimismo, afirma que, de ese trato diferenciado, existe incongruencia administrativa, pues la propia Dirección General de Aviación Civil —mediante un inspector autorizado— le validó la documentación previa y le autorizó practicar la pericia ATP, en septiembre de 2025, generando confianza legítima sobre el cumplimiento de requisitos. Sostiene que no puede, posteriormente, la misma Administración desconocer lo actuado, sin un procedimiento formal de revocatoria.

Finalmente, solicita la anulación del oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 citado, el reconocimiento de sus horas de vuelo y la emisión de la licencia ATP; subsidiariamente, pide una auditoría sobre licencias otorgadas en situaciones similares y la apertura de un procedimiento disciplinario contra los funcionarios que emitieron el oficio cuestionado.

En la ampliación, el recurrente sostiene que existe un error grave en el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 citado, por afirmar que no hay reglamentos vigentes para el reconocimiento de horas de vuelo realizadas en aeronaves del Estado. Señala que el decreto ejecutivo número 25126-MOPT-SP citado, vigente desde 1996, regula expresamente ese reconocimiento y establece requisitos claros para ello, entre ellos: haber laborado para el Régimen de Servicios del Estado, haber realizado las horas en aeronaves estatales en funciones oficiales, contar con la habilitación o entrenamiento de tipo correspondiente, aportar la certificación del Registro de Aeronaves y Helicópteros de Policía y presentar las bitácoras selladas.

Afirma que la omisión de aplicar una norma vigente, por parte de la Dirección General de Aviación Civil, constituye negligencia grave y desconocimiento del marco normativo que rige las licencias aeronáuticas. Solicita que se abra un procedimiento administrativo sancionatorio contra los jefes del Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación y la Unidad de Licencias Aeronáuticas, por fundar un acto administrativo en lo que considera una premisa jurídica falsa.

Adjunta certificación del Registro de Aeronaves de la Policía, como prueba de cumplimiento de los requisitos reglamentarios, además, reitera que existe una norma habilitante plena que respalda su solicitud; por lo cual, la denegatoria carece de fundamento legal. Insiste en que debe reconocerse su tiempo de vuelo y emitirse su licencia ATP, conforme al derecho aplicable.

En cuanto a lo pretendido por el recurrente, según la lectura conjunta del recurso de apelación y su ampliación, se desprende que solicita la revocatoria del oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 citado, así como, el reconocimiento formal de las horas de vuelo realizadas en aeronaves del Estado, con fundamento en el decreto ejecutivo número 25126-MOPT-SP citado, en consecuencia, la emisión de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATP).

Además, manifiesta que en caso de que la Administración mantenga el criterio denegatorio, se proceda a una revisión técnica y jurídica de los criterios aplicados a otros pilotos estatales en condiciones similares, con el fin de garantizar la igualdad de trato. Finalmente, solicita que se instaure un procedimiento administrativo disciplinario contra los funcionarios firmantes del oficio impugnado, por los hechos que considera contrarios al ordenamiento jurídico aplicable.

SÉPTIMO: SOBRE EL DERECHO DE PETICIÓN:

Antes de analizar los argumentos de fondo, conviene señalar que todo administrado posee el derecho constitucional de presentar peticiones y solicitudes ante la Administración Pública, conforme a los artículos 27 de la Constitución Política y 1° de la Ley de Regulación del Derecho de Petición. Este derecho garantiza que cualquier persona pueda requerir autorizaciones, permisos, licencias o reconocimientos administrativos, así como, obtener una respuesta fundada dentro de un plazo razonable.

Sin embargo, el ejercicio de ese derecho no implica, por sí solo, la generación de un derecho adquirido sobre el resultado pretendido. En el ámbito administrativo, es principio reiterado que la sola presentación de requisitos, la iniciación del procedimiento o la aportación de documentos, no consolidan una situación jurídica a favor del interesado, pues la decisión final depende necesariamente de la verificación de la totalidad de los requisitos legales, del cumplimiento de las condiciones técnicas aplicables y del análisis que debe realizar la autoridad competente dentro del marco regulatorio.

La Sala Constitucional ha sido constante al indicar que la tramitación de una solicitud no crea derechos adquiridos, pues quien gestiona ante la Administración lo hace asumiendo el riesgo de que su pretensión sea eventualmente rechazada. En reiterada jurisprudencia, ese tribunal ha señalado que el administrado se somete voluntariamente al procedimiento y, en consecuencia, acepta la posibilidad de que la Administración deniegue lo solicitado, incluso cuando ello implique la pérdida de los costos, gastos o inversiones realizadas durante el trámite.

En ese sentido, la Sala Constitucional ha establecido lo siguiente:

> *"Quien presenta una gestión administrativa lo hace a su propio riesgo y bajo el entendido de que la Administración puede denegar su solicitud si no cumple con los requisitos legales o técnicos exigidos por el ordenamiento; de tal forma que los gastos incurridos por el administrado no generan derecho a indemnización ni consolidan situaciones jurídicas favorables."* (Sala Constitucional, sentencia número 2004-08944, entre otros criterios reiterados).

Asimismo, la Sala Constitucional ha sostenido lo siguiente:

> *"Hasta tanto la Administración no dicte el acto final de aprobación, el interesado no cuenta con derecho adquirido alguno, pues durante la tramitación no existe un derecho subjetivo consolidado sino una mera expectativa de derecho."* (Sala Constitucional, sentencia número 2010-015045)

En el mismo sentido, la Sala Constitucional ha afirmado lo siguiente:

> *"Los costos, inversiones o gastos asumidos por los particulares durante la tramitación de permisos, licencias o concesiones no obligan a la Administración a aprobar la gestión, ya que tales erogaciones corresponden a un riesgo propio del administrado."* (Sala Constitucional, sentencia número 2006-013887).

De esta manera, la jurisprudencia constitucional es clara; la expectativa generada por el procedimiento administrativo no equivale a un derecho, y la Administración conserva plena potestad para denegar la gestión cuando determine que no se cumplen los requisitos legales, técnicos o reglamentarios, sin que ello implique violación de derechos adquiridos, ni responsabilidad patrimonial del Estado.

En razón de ello, la presentación de los requisitos documentales y la realización de la pericia autorizada no consolidan, por sí mismos, el derecho del señor Damazzio Fernández a obtener la licencia ATP (Airline Transport Pilot), pues la Administración mantiene el deber legal de verificar, con posterioridad y en forma

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

integral, el cumplimiento de todos los requisitos establecidos por la normativa aeronáutica aplicable, incluyendo los relativos a la experiencia de vuelo en aeronaves del Estado, su documentación válida y la habilitación correspondiente.

Adicionalmente, debe señalarse que el ejercicio del derecho de petición y el acceso a las vías recursivas administrativas, como ocurre en el presente recurso de apelación, garantizan al administrado la revisión de la actuación administrativa conforme al ordenamiento jurídico, sin que ello transforme la solicitud inicial en un derecho adquirido, ni limite las potestades de control, verificación y decisión que la ley atribuye a la autoridad competente.

OCTAVO: SOBRE EL FONDO:

Para efectos de claridad, antes de entrar al análisis de fondo, conviene efectuar un breve recuento cronológico de las principales actuaciones que integran el expediente administrativo del presente caso. Consta que el 18 de septiembre de 2025, el recurrente solicitó a la Unidad de Licencias Aeronáuticas, la asignación de un examinador para ejecutar la pericia correspondiente a la licencia ATP (avión), aportando la documentación inicial requerida.

Posteriormente, el 13 de octubre de 2025, el interesado realizó el examen práctico con el capitán Douglas Morales Sacasa y, ese mismo día, remitió a la Unidad de Licencias Aeronáuticas los requisitos complementarios para la tramitación de la licencia.

El 7 de noviembre de 2025, se le comunicó al recurrente que la bitácora presentada no contenía la firma, ni sello del encargado de la escuela donde efectuó su entrenamiento, defecto que fue subsanado el 8 de noviembre de 2025. Con fecha 11 de noviembre de 2025, se le notificó el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 citado, mediante el cual, se denegó su solicitud, decisión que motivó la interposición del recurso de apelación ese mismo día y su ampliación, el 12 de noviembre de 2025.

Asimismo, el 13 de noviembre de 2025, el apelante interpuso denuncia penal contra los jefes de la Unidad de Licencias Aeronáuticas y Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación y, posteriormente, el 21 del mismo mes interpuso otra denuncia penal en contra del señor Marco Castillo Masis, director general de Aviación Civil, lo cual dio lugar a que los funcionarios se abstuvieran de conocer el recurso, según el artículo 12 del Código Procesal Civil, mediante oficio número DGAC-DSO-OF-0185-2025 de 18 de noviembre de 2025.

El 19 de noviembre de 2025, el director general de Aviación Civil solicitó a la Agencia Centroamericana de Seguridad de la Aviación (ACSA), vía COCESNA, la designación de un inspector especialista externo para la realización de un análisis técnico previo a la resolución del recurso. Finalmente, consta que el interesado, el 21 de diciembre de 2025, interpuso una nueva denuncia penal contra el director general de Aviación Civil.

Aunado a lo anterior, siendo que los agravios del recurrente se justifican sobre la base de lo regulado en el Reglamento de Reconocimiento de Experiencia y Tiempo de Vuelo del Personal Estatal, decreto ejecutivo número 25126-MOPT-SP citado, es necesario realizar un análisis minucioso del reglamento en mención, sobre esto, debe señalarse que el Reglamento de Reconocimiento Experiencia Tiempo de Vuelo Personal Estatal se compone de 7 artículos y 2 capítulos, el primer capítulo versa sobre el reconocimiento de experiencia adquirida

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

y define un procedimiento para dicho reconocimiento, junto con la presentación de 3 requisitos, sobre este primero capitulo, no vale la pena adentrarse, ya que la solicitud de interesado versa sobre el segundo capítulo, el cual trata sobre el reconocimiento de horas de vuelo.

De la lectura integral del capítulo 2 del reglamento de marras, se desprende lo siguiente: el artículo 4 establece, desde su inicio que **todo el personal técnico** que cumpla simultáneamente con las siguientes condiciones, tendrá derecho al reconocimiento del tiempo de vuelo:

1) **Ser personal técnico de vuelo**;
2) **Poseer, como mínimo, una licencia de piloto probado**-emitida por la Dirección General de Aviación Civil; y
3) **Haber laborado para el Régimen de Servicios del Estado**.

Una vez cumplidas estas tres condiciones básicas, la norma reconoce el derecho del interesado a que se le compute el tiempo de vuelo. No obstante, el propio artículo impone una cuarta condición adicional, indispensable para que dicho tiempo sea reconocido: que las horas hayan sido efectuadas en funciones oficiales y como tripulante de vuelo de una aeronave registrada del Estado.

Seguidamente, el artículo añade un requisito técnico adicional para efectos de la acreditación del tiempo de vuelo; el interesado debe demostrar que cuenta con el adiestramiento respectivo, en el tipo de aeronave con la cual efectuará las horas de vuelo o, en su defecto, que su licencia civil incluye una habilitación del tipo correspondiente a las aeronaves en las cuales lleva el registro de tiempo de vuelo.

De seguido del análisis del artículo 5 del reglamento, se desprende que el reconocimiento del tiempo de vuelo debe efectuarse respetando; en primer término, lo dispuesto por el propio reglamento, pero, además, y de manera simultánea, en estricto apego a lo establecido en el decreto ejecutivo número 4637-T de 18 de febrero de 1975, y sus reformas, denominado Reglamento de Licencias para el personal técnico aeronáutico, desglosado líneas atrás.

La redacción del artículo introduce una remisión normativa obligatoria al Reglamento de Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, así las cosas, el reconocimiento del tiempo de vuelo no se rige únicamente por los requisitos previstos en este reglamento, sino también por las reglas técnicas, los procedimientos y las habilitaciones exigidas en el régimen general de licencias aeronáuticas.

La expresión "*en estricto apego*" utilizada por el legislador reglamentario, indica que esta remisión es vinculante y no permite flexibilizaciones, criterios subjetivos o interpretaciones extensivas distintas a lo regulado en el marco licenciatario. En consecuencia, el reconocimiento del tiempo de vuelo constituye un procedimiento reglado que exige el cumplimiento concurrente, tanto de las condiciones previstas en el artículo 4, como de las disposiciones del Reglamento de Licencias Técnico Aeronáuticas, sin que exista margen para exceptuar requisitos allí previstos.

No obstante, el artículo 5 introduce una excepción puntual, referida exclusivamente al tiempo de vuelo acumulado bajo condiciones de vuelo por instrumentos. En concreto, dispone que no se reconocerá el tiempo IFR (Instrument Fly Rules) a aquellos poseedores de licencias civiles que no cuenten con la respectiva habilitación para vuelo por instrumentos inscrita en sus licencias.

Esta excepción opera únicamente respecto del componente IFR (Instrument Fly Rules) del tiempo de vuelo y no afecta el resto de las horas que pudieran ser reconocibles conforme al artículo 4 y al decreto ejecutivo 4637-T citado. Su finalidad es salvaguardar el principio de seguridad operacional, en cuanto una persona sin habilitación IFR no puede acreditar, ni ante la Administración, ni ante el sistema aeronáutico, horas de vuelo por instrumentos que no está legalmente facultada para realizar.

Por tanto, para quienes posean habilitación IFR (Instrument Fly Rules), el tiempo de vuelo por instrumentos podrá ser reconocido, siempre que cumplan con los demás requisitos; mientras que para quienes carezcan de dicha habilitación, el componente IFR (Instrument Fly Rules) deberá excluirse de manera absoluta del cómputo de horas, aun si el resto de los requisitos del reglamento fueran satisfechos.

En síntesis, el artículo 5 reafirma el carácter estrictamente reglado del reconocimiento del tiempo de vuelo, subordina la decisión administrativa al cumplimiento simultáneo de los decretos ejecutivos números 25126 y del 4637-T citados, así mismo, establece una única excepción relacionada con el tiempo de vuelo por instrumentos, cuya aplicación es obligatoria y no admite interpretación extensiva.

Del análisis del artículo 6 del reglamento, expresamente, se desprende que el reconocimiento y registro del tiempo de vuelo efectuado en aeronaves del Estado aplica únicamente respecto de personas que ya no forman parte del Régimen de Servicios del Estado; es decir, la persona solicitante ya no labora para el Servicio de Vigilancia Aérea, circunstancia que se evidencia claramente en el uso reiterado del tiempo pasado en su redacción. El artículo exige, como primer atestado, una constancia emitida por el Registro de Aeronaves y Helicópteros de Policía que acredite *"el período de tiempo durante el cual **laboró** como tripulante de vuelo"* e, incluso con mayor claridad, *"la fecha a partir de la cual ha dejado de laborar para tal institución"*.

Esta redacción normativa no es accidental; la utilización del verbo laborar en su forma pretérita (*laboró, ha dejado de laborar*) revela que el reglamento está dirigido a regular el reconocimiento de tiempo de vuelo únicamente respecto de exfuncionarios, es decir, personas cuyo vínculo con el Estado ya se extinguió. En el lenguaje jurídico, la expresión "*haber laborado*" denota un hecho pasado, concluido y verificable, incompatible con una relación de servicio vigente. Así, el reglamento no regula el reconocimiento de tiempo de vuelo para personal activo, sino para quienes cesaron su vínculo laboral; por lo cual, la presentación de la fecha de retiro o de cese de funciones no es un trámite accesorio, sino un requisito determinante para que proceda la solicitud.

Esta exigencia cobra aún mayor sentido cuando se analiza en conjunto con el artículo 59 de la Ley de Presupuesto para 1987, el cual establece un régimen remuneratorio diferenciado para los pilotos profesionales del Ministerio de Seguridad Pública, reconociéndoles un incremento de hasta un treinta por ciento (30%) sobre el salario base "*como retribución por el riesgo inherente a la labor que desempeñan y como reconocimiento de **dedicación exclusiva***". La dedicación exclusiva, en tanto figura jurídico-funcional, implica que el servidor público beneficiario se encuentra sometido a un régimen de prohibiciones, dentro de las cuales se encuentran las siguientes consecuencias jurídicas:

1. El funcionario debe dedicar su trabajo **de manera exclusiva** a las funciones institucionales para las cuales fue contratado.
2. Se encuentra impedido de ejercer actividades remuneradas externas o paralelas que no estén autorizadas expresamente por la Administración.

AUDITORIA INTERNA

3. No puede realizar trabajos aeronáuticos adicionales, ni acumular horas de vuelo fuera de las operaciones oficiales del Estado, salvo autorización normativa expresa, la cual no existe en este régimen.
4. Todo el tiempo de vuelo realizado durante su vínculo laboral formal, parte de su **obligación funcional** y, por ende, se encuentra retribuido mediante el salario incrementado por dedicación exclusiva, lo cual impide reconocer, posteriormente, ese mismo tiempo de vuelo, como si se tratara de actividades ajenas al puesto o susceptibles de reconocimiento adicional, una vez vigente el vínculo laboral.

La coexistencia de un reconocimiento de tiempo de vuelo, mientras el funcionario se mantiene bajo el régimen de dedicación exclusiva, generaría un doble beneficio injustificado, pues el tiempo de vuelo forma parte integral de las funciones remuneradas bajo ese régimen especial, no constituye una actividad independiente, voluntaria o ajena al empleo público que amerite un reconocimiento adicional mientras el vínculo está activo.

Por esta razón, exigir que el solicitante haya dejado de laborar para el Estado, no solo responde a la literalidad del artículo 6 citado, sino también a la coherencia del ordenamiento jurídico en su conjunto, el cual impide que un funcionario activo, sometido a prohibiciones derivadas de la dedicación exclusiva, acumule o solicite reconocimientos paralelos, por una función que ya está siendo remunerada en el marco de su relación de servicio.

En consecuencia, el artículo 6 citado, debe interpretarse en el sentido de que el reconocimiento del tiempo de vuelo únicamente procede respecto de personas que ya no se encuentran vinculadas a la Administración, toda vez que solo en ese escenario es jurídicamente posible valorar dicho tiempo para efectos distintos a los de la función pública ejercida, bajo el régimen de dedicación exclusiva.

Ahora bien, hecho el examen minucioso del expediente administrativo, se desprenden varios elementos relevantes. En primera instancia, el señor Damazzio Fernández presentó su solicitud para la obtención de la licencia ATP (Airline Transport Pilot), sin haber acreditado previamente las horas de vuelo obtenidas durante su servicio en el Servicio de Vigilancia Aérea del Ministerio de Seguridad Pública, conforme al procedimiento establecido en el capítulo 2 del Reglamento de Reconocimiento de Experiencia y Tiempo de Vuelo del Personal Estatal, decreto ejecutivo número 25126-MOPT-SP citado.

Precisamente, el propósito de dicho reglamento es regular y ordenar el proceso de reconocimiento formal de las horas de vuelo acumuladas en aeronaves del Estado, requisito indispensable para que tales horas puedan ser valoradas en el procedimiento de licenciamiento civil. Por ello, la aplicación estricta del Reglamento de Reconocimiento de Experiencia y Tiempo de Vuelo del Personal Estatal conduce a que el rechazo inicial de la gestión se encuentre ajustado a derecho.

Además, se observa que, en su solicitud inicial, el señor Damazzio Fernández no presentó la constancia exigida en el inciso a) del artículo 6 del citado reglamento. Es decir, omitió aportar la certificación emitida por el Registro de Aeronaves y Helicópteros de la Policía, mediante la cual, debe acreditarse: (i) **el período durante el cual laboró como tripulante de vuelo de la Dirección General de Servicio de Vigilancia Aérea**, y (ii) **la fecha a partir de la cual dejó de laborar para dicha institución**.

Este documento constituye un requisito esencial, por cuanto, es el medio de prueba oficial que permite establecer, no solo la experiencia efectiva, sino también, la desvinculación laboral, aspecto que el reglamento exige de manera expresa para el reconocimiento del tiempo de vuelo.

No es sino, hasta la ampliación del recurso de apelación (12 de noviembre) que el interesado presentó una certificación de horas de vuelo emitido por la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea, pero de forma incompleta, pues el documento aportado no indica la fecha en que dejó de laborar para el Servicio de Vigilancia Aérea, requisito indispensable, según el artículo 6 del Reglamento de Reconocimiento de Experiencia y Tiempo de Vuelo del Personal Estatal, invocado por el propio apelante. Además, tal certificación fue presentada el 12 de noviembre de 2025, mientras que el recurso de apelación fue presentado el 11 de noviembre de 2025, lo que evidencia que el requisito fue aportado extemporáneamente y sin los extremos que exige la normativa aplicable.

En otras palabras, el interesado no realizó el trámite previo de reconocimiento de horas, presentó su solicitud incompleta y, posteriormente, intentó subsanar en un momento procesal no idóneo —la ampliación del recurso— con un documento que igualmente no cumplía con los requisitos reglamentarios. Bajo estas circunstancias, los razonamientos expuestos por el apelante no encuentran sustento en el ordenamiento vigente, y acceder a lo solicitado implicaría una vulneración directa del principio de legalidad, rector de toda actuación administrativa, además de comprometer el principio fundamental de la aviación mundial: la seguridad operacional que exige que la Administración privilegie la prevención por encima de cualquier otra consideración (in dubio pro securitas).

En efecto, los agravios formulados por el recurrente se sustentan, esencialmente, en una interpretación extensiva y aislada del Reglamento de Reconocimiento de Experiencia y Tiempo de Vuelo del Personal Estatal, prescindiendo tanto de los requisitos expresos contenidos en su propio articulado, como de la remisión normativa obligatoria al régimen general de licencias aeronáuticas y a los estándares internacionales de seguridad operacional.

Sin embargo, tal enfoque no resulta jurídicamente atendible, pues el ordenamiento aeronáutico exige una interpretación sistemática, integral y finalista de las normas aplicables, orientada a la verificación objetiva de la competencia operacional y no a la mera contabilización de horas de vuelo.

En esa misma línea, el Reglamento RAC-LPTA refuerza la obligación de verificar la experiencia de vuelo. El apartado 2.6.3.1.2 dispone expresamente, lo siguiente:

> *"2.6.3.1.2 Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de otras categorías,* ***la Dirección General de Aviación Civil determinará si dicha experiencia es aceptable*** *y, en tal caso, la consiguiente disminución del tiempo de vuelo estipulado en 2.6.3.1.1".*

(El saltado y subrayado no es del original)

Esta disposición establece una obligación jurídica de verificación previa, por parte de la Dirección General de Aviación Civil, respecto de la experiencia aportada, para determinar su aceptabilidad técnica. En el presente caso, por no demostrarse el cumplimiento de los requisitos esenciales para validar el tiempo de vuelo en aeronaves del Estado —ni en sede inicial, ni en sede recursiva—, es evidente que no resulta posible considerar tales horas como experiencia válida para efectos de la licencia ATP.

Con absoluta claridad, debe reiterarse que las horas de vuelo obtenidas por el señor Damazzio Fernández en aeronaves del Estado, no pueden ser valoradas para efectos de otorgamiento de la licencia ATP, por cuanto,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

nunca se sometieron al procedimiento previo de reconocimiento, ante la Dirección General de Aviación Civil, conforme lo exige el Reglamento de Reconocimiento de Experiencia y Tiempo de Vuelo del Personal Estatal. El orden jurídico aplicable establece un proceso secuencial, en el cual, el interesado debe, en primer lugar, solicitar y obtener el reconocimiento formal de sus horas de vuelo, solo posteriormente, puede gestionar la habilitación o licencia civil correspondiente.

En este caso, el apelante invirtió completamente dicho orden, presentando directamente la solicitud de licencia ATP, sin haber cumplido con el trámite indispensable de reconocimiento previo, lo cual imposibilita jurídicamente la valoración de cualquier experiencia alegada.

No obstante, incluso si se dejara de lado esa imposibilidad jurídica y se analizara la certificación presentada, debe señalarse que dicha documentación fue aportada de manera extemporánea y con defectos sustanciales, pues no contiene la información mínima requerida por el artículo 6 del reglamento; particularmente, la fecha en la cual el interesado dejó de laborar para el Servicio de Vigilancia Aérea. Además, la certificación fue emitida el 12 de noviembre de 2025, esto es, un día después de presentado el recurso de apelación (11 de noviembre de 2025), lo que confirma su presentación tardía y fuera del momento procesal pertinente.

Así, aun en una valoración meramente hipotética, la documentación carece de los elementos esenciales para acreditar el tiempo de vuelo invocado. Pero, desde la perspectiva estrictamente legal, debe insistirse: sin reconocimiento previo y formal de las horas de vuelo ante la Dirección General de Aviación Civil, no existe experiencia aeronáutica válida que pueda incorporarse al análisis técnico requerido para una licencia ATP, por lo que los argumentos del recurrente no logran desvirtuar la decisión administrativa impugnada.

En ampliación de lo expuesto, resulta indispensable incorporar al análisis las obligaciones derivadas del derecho internacional aeronáutico que Costa Rica se encuentra obligada, en particular el Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944), y los estándares contenidos en los Anexos 1 y 19 de la Organización de Aviación Civil Internacional; así como, la doctrina aeronáutica contemporánea y los lineamientos del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP-Costa Rica). Toda esta normativa y doctrina constituyen un marco obligatorio para la autoridad aeronáutica, no simples criterios orientativos.

Los requisitos previstos en el numeral 2.6 del RAC-LPTA, se encuentran plenamente alineados con los estándares del Anexo 1 del Convenio de Chicago (Licencias al Personal Aeronáutico) y con el Anexo 19 (Gestión de la Seguridad Operacional). La doctrina aeronáutica contemporánea —incluyendo OACI Doc 9379 - *Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal* y Doc 9734 - *Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional Parte A* (Elemento Critico 6) coincide en que la industria aeronáutica moderna no evalúa horas totales, sino competencia operacional verificable, trazable y equivalente al tipo de operación para el cual se solicita la licencia. Ello implica que la experiencia alegada debe corresponder al entorno operacional ATP: procedimientos normales, anormales y de emergencia; gestión de recursos de cabina (CRM); toma de decisiones; vuelo bajo presión operacional; y manejo del error.

Emitir una habilitación ATP, sin certeza verificable de dichas competencias representa un riesgo operacional inaceptable, contrario al artículo 3 del Reglamento de Licencias, y violatorio del principio de seguridad operacional (in dubio pro securitas), eje rector del derecho aeronáutico. La seguridad operacional, conforme al marco internacional, no es un principio inspirador, sino un parámetro obligatorio para el Estado.

De hecho, de acuerdo con la definición de Preocupación Significativa de Seguridad Operacional (significan safety control) establecido en el Doc 9735 - Manual del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional bajo el Enfoque de Monitoreo Continuo (USOAP-CMA) de la OACI que indica:

> *"**Preocupación significativa de seguridad operacional (SSC).** Ocurre cuando el Estado permite al/a la titular de una autorización o aprobación ejercer las atribuciones correspondientes, aunque no se satisfagan los requisitos mínimos establecidos por el Estado y por las normas estipuladas en los Anexos del Convenio, lo que resulta en un inmediato riesgo para la seguridad operacional de la aviación civil internacional."*

La emisión de una licencia ATP sin la debida evaluación y autorización por parte del Estado constituye una clara materialización de una Preocupación Significativa de Seguridad Operacional (SSC). De ser evidenciada por la OACI durante una auditoría al Estado, esta situación representaría un hallazgo de alto impacto para la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Conforme a lo establecido en el inciso 2.6.4.5 del Doc 9735 ante citado, dicha Preocupación Significativa de Seguridad Operacional (significan safety control) debe ser divulgada a los Estados miembros mediante un boletín electrónico y publicada en la plataforma electrónica oficial de la Organización de Aviación Civil Internacional (OLF), lo que podría dar lugar a la imposición de medidas restrictivas por parte de aquellos Estados que mantienen rutas aéreas con nuestro país. Esta circunstancia comprometería gravemente las operaciones aeronáuticas nacionales y, por tanto, es una situación que el Sistema de Seguridad Operacional del Estado no debe permitir bajo ninguna circunstancia.

El Convenio de Chicago (Art. 32) y su Anexo 1, impone a los Estados, el deber de asegurar que solo se otorguen licencias cuando exista evidencia suficiente de que el solicitante posee las competencias necesarias. De esta forma, los Estados no pueden emitir licencias basadas únicamente en tiempo de vuelo, antigüedad o certificaciones generales, sino únicamente cuando la competencia operacional pueda verificarse objetivamente.

El Anexo 19 citado, refuerza este estándar al establecer que toda habilitación debe sustentarse en la mitigación del riesgo operacional. Así, ante la existencia de duda razonable sobre la competencia del solicitante, la autoridad aeronáutica no está autorizada a presumir a su favor; por el contrario, está obligada a aplicar el principio de precaución, absteniéndose de emitir la habilitación.

Este enfoque tiene relevancia internacional; la Organización de Aviación Civil Internacional recomienda que los Estados garanticen que sus licencias sean confiables, pues su reconocimiento extraterritorial depende de la garantía técnica de la competencia. La emisión de habilitaciones, sin verificación completa de competencias, puede comprometer la confianza entre autoridades aeronáuticas, generar cuestionamientos internacionales, afectar la validez de las licencias emitidas e incluso exponer al Estado a responsabilidad administrativa o penal, ante un eventual incidente o accidente, relacionado con falta de competencia operacional certificada.

La doctrina especializada en derecho aeronáutico es enfática en señalar que las horas totales de vuelo no constituyen un indicador suficiente, ni confiable de competencias para la obtención de la licencia ATP. La competencia operacional implica capacidades demostradas, bajo escenarios específicos de alta complejidad. Por ello, el sistema internacional establece una clara separación entre el requisito"*cantidad de horas*" y "*aptitud ATP*".

A nivel interno, la legislación nacional —Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, (Art 19) y el Reglamento RAC LPTA exigen que toda licencia o habilitación aeronáutica solo se otorgue cuando exista certeza verificable de competencia operacional. La duda razonable, en materia de seguridad aérea, no habilita decisiones flexibles, ni favorables al administrado; por el contrario, impone un deber imperativo de proteger el interés público.

Además, la competencia de la Dirección General de Aviación Civil, para verificar y autorizar el ejercicio de atribuciones aeronáuticas, deriva de los artículos 1, 2, 18 inciso II) y concordantes de la Ley General de Aviación Civil, la cual designa a la Dirección General de Aviación Civil, como autoridad técnica aeronáutica exclusiva. De este bloque normativo, se desprende una obligación; negar la habilitación cuando no exista certeza razonable de competencia operacional. No se trata de una potestad discrecional, sino de un mandato de orden público.

Las Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses, para transporte aéreo comercial (aviones), decreto ejecutivo número 42667-MOPT (RAC-OPS 1) citado, refuerza esta obligación. Sus disposiciones sobre certificación operacional, limitaciones por razones de seguridad, competencia de tripulación, exigen que la experiencia del solicitante sea equivalente al entorno ATP, demostrando progresión operacional, entrenamiento, basado en competencias, experiencia reciente, dominio verificable de maniobras normales, anormales y de emergencia y CRM/MCC (Subparte N). La certificación aportada por el recurrente únicamente incluye horas totales de vuelo, sin acreditar progresión operacional, ni aptitud en entornos ATP, lo que impide satisfacer las exigencias de RAC-OPS 1.

En consecuencia, las obligaciones derivadas del Convenio de Chicago, los Anexos 1 y 19, Doc 9734, la normativa RAC-LPTA, RAC-OPS 1 y el SSP, convergen en una conclusión inequívoca: la habilitación ATP solo puede emitirse cuando exista evidencia verificable y completa de competencia operacional. En ausencia de dicha certeza, como ocurre en el presente expediente, la Dirección General de Aviación Civil no solo está facultada, sino jurídicamente obligada a negar la Licencia solicitada, en resguardo de la seguridad operacional, del interés público y la materialización de un incumplimiento con los estándares internacionales y el reporte a nivel internacional de una Preocupación Significativa de Seguridad Operacional

De todo lo anterior, se desprende que la decisión administrativa impugnada se encuentra debidamente fundamentada en hechos comprobados, en la normativa aeronáutica nacional e internacional aplicable y en los principios rectores de la seguridad operacional. El análisis integral del expediente demuestra que el recurrente no acreditó, en tiempo, ni en forma, el cumplimiento de los requisitos esenciales para la validación de la experiencia de vuelo alegada, ni la competencia operacional exigida para la licencia ATP, por lo que los motivos de apelación resultan insuficientes para desvirtuar la legalidad y razonabilidad del acto recurrido.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 140 inciso 3) y 146 de la Constitución Política; 1, 2, 13, 14, 18 y 19 de la Ley General de Aviación Civil, 11, 16, 158 y concordantes de la Ley General de la Administración Pública; el Reglamento de Licencias del Personal Técnico Aeronáutico, decreto ejecutivo número 4637-T citado; el capítulo II del Reglamento para el Reconocimiento de Experiencia y Tiempo de Vuelo del Personal

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Estatal, decreto ejecutivo número 25126-MOPT-SP citado; las Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses RAC-LPTA y RAC-OPS 1; las obligaciones internacionales asumidas por Costa Rica, en virtud del Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944) y sus Anexos 1 y 19; el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP-Costa Rica); el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS); y demás normativa aplicable, así como, en el oficio número SOA-FMTO-002 de 9 de diciembre de 2025, emitido por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (Cocesna), esta Unidad de Asesoría Jurídica recomienda al Consejo Técnico de Aviación Civil, lo siguiente:

1. DECLARAR SIN LUGAR el recurso de apelación interpuesto por el señor David Damazzio Fernández Solano, contra el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 de 11 de noviembre de 2025, suscrito por los señores Luis Diego García Palma, jefe interino del Departamento de Seguridad Operacional, José Antonio Blanco Echandi, jefe interino de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, y Federico Retana Castillo, inspector de la Unidad de Licencias Aeronáuticas, por cuanto no logra desvirtuar los fundamentos fácticos, técnicos, jurídicos, ni operacionales que sustentaron la denegatoria inicial.

2. CONFIRMAR en todos sus extremos, el oficio número DGAC-DSO-PEL-OF-272-2025 citado, por haberse verificado que el interesado no cumplió con el procedimiento previo, obligatorio y secuencial para el reconocimiento de horas de vuelo obtenidas en aeronaves del Estado, conforme lo exige de manera expresa el decreto ejecutivo número **25126-MOPT-SP citado.** En ausencia de dicho reconocimiento formal, no existe experiencia aeronáutica válida que pueda ser considerada para efectos de una licencia ATP.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 03-2026

Anexo N° 3

N°. 031-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con dieciocho minutos del diez de marzo del dos mil veintiséis.

Se conoce cancelación del certificado de explotación de la compañía Gol Linhas Aéreas sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 1-1374-0961, representada por las señoras por las señoras Alina Nassar Jorge y María Fernanda Redondo Rojas, en condición de apoderadas generalísimas.

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 013-2025 de las 17:14 horas de 13 de febrero de 2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima (GOL), certificado de explotación para brindar los servicios públicos de transporte aéreo internacional regular y no regular para el traslado de pasajeros, carga y correo, con derechos de tráfico: Tercera y cuarta libertad del aire, operando la ruta Sao Paulo, Brasil (GRU) - San José, Costa Rica (SJO) - San Paulo, Brasil (GRU).

Segundo: Que mediante resolución número 95-2025 de las 17:42 horas de 23 de octubre de 2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil, autorizó a la compañía Gol Linhas Aéreas sociedad anónima, la suspensión de la ruta: Sao Paulo, Brasil-San José, Costa Rica - San Paulo, Brasil (GRU-SJO-GRU), efectiva partir de 30 de noviembre de 2025 al 30 de mayo de 2026.

Tercero: Que mediante escrito del 4 de diciembre de 2025, registrado con el consecutivo de ventanilla unica número 2382-2025-E del 5 de diciembre de 2025, las señoras Alina Nassar Jorge y María Fernanda Redondo Rojas, en calidad de apoderadas generalísimas de la compañía Gol Linhas Aérea sociedad anónima, informan al Consejo Técnico de Aviación, que dicha compañía ha decidido en forma definitiva no retomar las operaciones a Costa Rica; en consecuencia, se solicita la cancelación del certificado de explotación de GOL

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-015-2026 de 22 de enero de 2026, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa recomendó:

> *"Autorizar a la compañía GOL Linhas Aéreas S.A. la cancelación del certificado de explotación a partir del 31 de mayo del 2026, fecha en que ha finalizado la suspensión temporal".*

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.

Sobre el fondo del asunto

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la cancelación del certificado de explotación de la compañía Gol Linhas Aéreas sociedad anónima, otorgado mediante la resolución número 013-2025 de las 17:14 horas de 13 de febrero de 2025, el cual le permite brindar los servicios los servicios públicos de transporte aéreo internacional regular y no regular para el traslado de pasajeros, carga y correo, con derechos de tráfico: Tercera y cuarta libertad del aire, operando la ruta Sao Paulo, Brasil (GRU) - San José, Costa Rica (SJO) - San Paulo, Brasil (GRU). Dicho certificado se encuentra vigente hasta el 13 de febrero de 2030.

La cancelación del certificado de explotación se fundamenta en el escrito del 4 de diciembre de 2025, registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2382-2025-E del 5 de diciembre de 2025, mediante el cual, las señoras Alina Nassar Jorge y María Fernanda Redondo Rojas, en calidad de apoderadas generalísimas de la compañía Gol Linhas Aérea sociedad anónima, informan al Consejo Técnico de Aviación, que dicha compañía ha decidido en forma definitiva no retomar las operaciones a Costa Rica; en consecuencia, se solicita la cancelación del certificado de explotación de dicha compañía.

Actualmente se mantiene vigente la suspensión temporal de la ruta Sao Paulo, Brasil (GRU) - San José, Costa Rica (SJO) - San Paulo, Brasil (GRU), la cual fue autorizada mediante resolución número 95-2025 de las 17:42 horas de 23 de octubre de 2025, por un periodo del 30 de noviembre de 2025 al 30 de mayo de 2026.

2. Fundamento legal

El 15 de la Ley General de Aviación Civil establece el procedimiento para la cancelación de un certificado de explotación, el cual señala lo siguiente:

> *"Artículo 15. —Procedimiento*
> *De oficio o en virtud de denuncia interpuesta ante él, el Consejo Técnico de Aviación Civil se abocará a su inmediato trámite, para lo cual podrá nombrar, como órgano director del Procedimiento, al Director General de Aviación Civil o al Director del Departamento Legal.*
>
> *De inmediato, el órgano instructor pondrá en conocimiento del concesionario, la causal de la cancelación en que hubiera incurrido presuntamente y le otorgará un plazo que no podrá exceder de quince días naturales, a efecto de que ejerza su defensa y ofrezca la prueba que estime pertinente.*
>
> *Ejercida la defensa o bien transcurrido el plazo fijado para ese efecto, se procederá a remitir el expediente al Consejo Técnico de Aviación Civil, con una recomendación; este Consejo, dentro de los quince días siguientes, procederá a dictar la resolución de fondo y podrá ordenar, en los casos en que se justifique, la evacuación de cualquier diligencia probatoria, con carácter de prueba para mejor proceder.*
>
> *Dictada la resolución de fondo, la parte afectada tendrá derecho a interponer recurso de apelación ante el Ministro de Transportes, dentro de los cinco días siguientes a su notificación. El expediente se remitirá inmediatamente al despacho del Ministro.*
>
> *Recibido el expediente, se concederá una audiencia por cinco días a las partes, con el fin de que hagan las alegaciones que estimen pertinentes.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Dentro de los quince días naturales siguientes al vencimiento de la audiencia referida en el párrafo anterior, el Ministro procederá a dictar la resolución correspondiente".

En este sentido, el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil señala lo siguiente:

"Artículo 157:
El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada. Asimismo, podrá modificar y cancelar el certificado por razones de interés público o por el incumplimiento del concesionario de los términos de la ley, de la concesión o de los reglamentos respectivos.

En todo caso la resolución se tomará en audiencia de las partes a quienes se concederá un término razonable, no mayor de quince días a fin de que dentro del mismo aduzcan las pruebas respectivas".

(Lo subrayado no es del original)

No obstante, en el caso en particular, como se indicó anteriormente, mediante el escrito número registrado con el consecutivo de ventanilla única número 2382-2025-E del 5 de diciembre de 2025, las señoras Alina Nassar Jorge y María Fernanda Redondo Rojas, en calidad de apoderadas generalísimas de la compañía Gol Linhas Aérea sociedad anónima de informaron al Consejo Técnico de Aviación Civil, la no intención de su representada de retomar los servicios autorizado; situación que lleva a resolver la cancelación certificado de explotación.

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

"Artículo 225.- El órgano deberá conducir el procedimiento con la intención de lograr un máximo de celeridad y eficiencia dentro del respecto al ordenamiento y a los derechos e intereses del administrado.

Artículo 269.- 1. La actuación administrativa se realizará con arreglo a normas de economía, simplicidad, celeridad y eficiencia.

2. Las autoridades superiores de cada centro o dependencia velarán, respecto de sus subordinados, por el cabal cumplimiento de este precepto, que servirá también de criterio interpretativo en la aplicación de las normas de procedimiento".

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

"(...)

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

(...)".

El subrayado es nuestro)

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

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

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

Lo anterior, resulta una garantía del administrado que compensa en buena medida las prerrogativas del poder público con que cuenta la Administración Pública. Este principio inclina su balanza a favor del administrado, ya que le brinda una mayor protección, por lo que, en apego al mismo, se podrá omitir llevar a cabo el procedimiento administrativo indicado en el artículo 15 de la Ley General de Aviación Civil para proceder a la Cancelación del Certificado de Explotación de la compañía Gol Linhas Aérea sociedad anónima.

Por lo anterior, por estarse resolviendo la cancelación del certificado de explotación de la compañía Gol Linhas Aérea sociedad anónima, por requerimiento expreso de ésta, al manifestar que les es imposible el reinicio de sus operaciones, no requiere del procedimiento establecido, para los efectos, en los artículos 15 y 157 antes indicados, toda vez que se estaría atentando contra los principios de economía procesal, así como la eficiencia y eficacia en la administración pública señalados en el artículo 269 de la Ley General de la Administración Pública, procediendo en este sentido con la cancelación total del certificado de explotación de la compañía supra indicada.

3. Actuaciones relacionadas

En atención a lo anterior, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-015-2026 de 22 de enero de 2026, la Unidad de Transporte Aéreo emitió criterio técnico favorable para autorizar a la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima, la cancelación del certificado de explotación, con efectos a partir de 31 de mayo de 2026, fecha en que expira la suspensión de la ruta São Paulo, Brasil (GRU) – San José, Costa Rica (SJO) – São Paulo, Brasil (GRU), actualmente vigente.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con los artículos 15 y 157 de la Ley General de Aviación Civil y 269 de la Ley General de la Administración Pública, cancelar el certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil a la compañía de la compañía Gol Linhas Aéreas sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 1-1374-0961, representada por las señoras por las señoras Alina Nassar Jorge y María Fernanda Redondo Rojas, en condición de apoderadas generalísimas, mediante resolución número 013-2025 de las 17:14 horas de 13 de febrero de 2025. La cancelación del certificado de referencia se hará efectiva a partir del 31 de mayo de 2026, fecha en que expira la suspensión de la ruta São Paulo, Brasil (GRU) – San José, Costa Rica (SJO) – São Paulo, Brasil (GRU), actualmente vigente.

2) Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico.

3) Notificar a las señoras Alina Nassar Jorge, y María Fernanda Redondo Rojas, Apoderadas Generalísimas de la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com.

4) Comuníquese a las Unidades de Avsec Fal, Transporte Aéreo, Financiero, Asesoría Jurídica y Registro Aeronáutico, para que, de acuerdo con sus competencias, procedan conforme.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Anexo N° 4

N°. 032-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con diecinueve minutos del diez de marzo del dos mil veintiséis.

Se conoce solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, cédula jurídica número 3-102-830889, representada por los señores Thelma Sánchez Azofeifa y Luis Carlos Murillo Trejos, ambos en calidad de apoderados generalísimos sin límite de suma, para brindar los servicios de Escuela de enseñanza aeronáutica para el curso de mercancías peligrosas; además ratificación del oficio número DGAC-DG-OF-0084-2026 del 19 de enero de 2026 mediante el cual, la Dirección General de Aviación Civil autorizó a dicha compañía, un segundo permiso provisional de operación, por un período de tres meses, efectivo a partir del 31 de enero de 2026.

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 005-2023 de las 19:06 horas de 24 de enero de 2023, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada (AeroAcademy), el certificado de explotación para brindar servicios de Escuela para la enseñanza aeronáutica, en la rama de RPAS (drones) en las habilitación de cursos teóricos-y prácticos para pilotos y en Instrucción terrestre (FOI) de acuerdo a los que se establezca en las especificaciones y limitaciones de operación. Dicho certificado se encuentra vigente hasta el 24 de enero de 2028.

Segundo: Que mediante oficio número AOA250515-1 de 15 de mayo de 2025, registrado con el consecutivo de ventanilla número VU-0875-2025 de 19 de mayo de 2025, la señora Thelma Sánchez Azofeifa, en su condición de apoderada generalísima sin límite de suma de la compañía 3102 830889 sociedad de responsabilidad limitada, con el nombre comercial AeroAcademy AOA, solicitó ampliación del certificado de explotación de su representada, para impartir cursos en la modalidad de Mercancías Peligrosas. Asimismo, la señora Sánchez Azofeifa solicitó emitir un permiso provisional, efectivo a partir de la fecha posterior a la Audiencia Pública.

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla único número 0904-2025-E de 22 de mayo de 2025, el señor Luis Carlos Murillo Trejos, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía 3102 830889 sociedad de responsabilidad limitada, en referencia a la fecha de efectividad del permiso provisional requerido, indicó que la misma sea a partir de la aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-213-2025 de 11 de setiembre de 2025, los señores Patricia Gamboa y Cristian Chinchilla Montes, funcionarios de la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendaron lo siguiente:

> *"1. Otorgar a la compañía 3-102-830889 S.R.L. (AeroAcademy AOA), la ampliación del certificado de explotación para brindar servicios de acuerdo al siguiente detalle:*
>
> - ***Tipo de servicio:*** *Escuela de enseñanza aeronáutica para el curso de mercancías peligrosas, según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.*
>
> - ***Vigencia****: Por el plazo otorgado en el certificado de explotación.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

2. Otorgar un permiso provisional de operación siempre y cuando haya cumplido con las formalidades técnicas exigidas y sea jurídicamente procedente.

3. Autorizar a la compañía el registro de las tarifas y condiciones, en dólares, moneda en curso legal de los Estados Unidos de América, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial como se detalla:

Servicio	***Tarifa***
Curso de Mercancías Peligrosas	*Entre los $30 a los $100 por persona*

Nota: Las tarifas varían dependiendo si el curso es presencial o en línea (sincrónico), también dependiendo de la cantidad de personas. También dependiendo del personal al que se le hará la capacitación (cantidad de horas) y si es curso Inicial o recurrente.

Recordar a la compañía que cualquier cambio en las tarifas o por la incorporación de nuevas habilitaciones debe ser presentado al CETAC para su aprobación y/o registro. (Artículo 162 Ley General de Aviación Civil).

4. Registrar la información para la comercialización del servicio según el artículo 148 inciso e de la Ley 5150, según se detalla:

- *Instalaciones de MT Consultores Internacionales S.A. ubicada en La Asunción de Belén, Heredia 300 mts Este de Pedregal y 50 mts Sur.*
- *Teléfono (506) 8321-4408 / 8877-6798, correo electrónico: info@aeroacademia.com*
- *La atención al público de la oficina administrativa es de 08:00 a 05:00 pm de lunes a sábado, las redes sociales que se detallan a continuación:*

Facebook: Aeroacademy AOA
Instagram: aeroacademy-cr".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-GCT- OF-456-2025 de 14 de octubre de 2025, los señores Allen Víquez Bolaños y Gerard Soto Paredes, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, en lo que interesa indicaron:

"Por medio de la presente y en respuesta a su oficio N° DGAC-AJ-OF-0524-2025, el Grupo de Certificación Técnica, Operaciones Aeronáuticas, le informa que la Escuela 3102 830889 S.R.L nombre comercial AeroAcademy AOA, Escuela de Enseñanza Aeronáutica y ampliación a curso en la modalidad de Mercancías Peligrosas solo para operadores no transportistas de Mercancías Peligrosas, la base de Operaciones se ubica en Belén, Heredia, concluyó la Fase 4 para la ampliación a curso en la modalidad de Mercancías Peligrosas solo para operadores o transportistas de Mercancías Peligrosas.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Por lo anterior no tenemos inconveniente a que se le otorgue un permiso provisional de operación y se le otorgue la ampliación a curso en la modalidad de Mercancías Peligrosas solo para operadores no transportistas de Mercancías Peligrosas".

Sexto: Que mediante artículo sétimo de la sesión ordinaria 59-2025 de 30 de octubre de 2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

1. De conformidad al artículo 145 de la Ley General de Aviación Civil elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, cédula jurídica número 3-102-830889, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, en calidad de apoderada generalísima, para brindar los servicios de Escuela de enseñanza aeronáutica para el curso de mercancías peligrosas.

2. De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil y oficios números DGACDSO-TA-INF-0213-2025 de 11 de setiembre de 2025 y DGAC-DSO-GCT-OF-456-2025 de 14 de octubre de 2025, emitidos por las unidades de Transporte Aéreo y Operaciones Aeronáuticas; autorizar a la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, un primer permiso provisional de operación, por un período de tres meses contados a partir de su aprobación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para prestar los servicios indicados, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil".

Séptimo: Que en La Gaceta número 230 de 8 de diciembre de 2025, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud ampliación al certificado de explotación de la compañía 3102 830889 sociedad de responsabilidad limitada, con el nombre comercial AeroAcademy AOA. La audiencia pública se celebró a las 09:30 horas de 14 de enero de 2026, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Octavo: mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla número 0137-2026, la señora Sánchez Azofeifa, en su condición antes citada, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento de un segundo permiso provisional, relacionado con la ampliación del certificado de explotación, para la impartición de cursos de Mercancías Peligrosas debido a que la primera autorización otorgada, vence el 30 de enero de 2026.

Noveno: Que mediante certificación de no saldo número 053-2026 del 16 de enero de 2026, emitida por el Grupo de Trabajo de Tesorería, en el que se indica que la compañía Tres-ciento dos-ocho tres cero ocho ocho nueve sociedad de responsabilidad limitada se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación.

Décimo: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-0084-2026 de 19 de enero de 2026, la Dirección General, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

"De conformidad con el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, por no haber quórum estructural en el Consejo Técnico de Aviación Civil:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

1) La Dirección General autoriza a la compañía Tres-ciento dos-ocho tres cero ocho ocho nueve sociedades de responsabilidad limitada, representada por los señores Thelma Sánchez Azofeifa y Luis Carlos Murillo Trejos, ambos en calidad de apoderados generalísimos sin límite de suma, un segundo permiso provisional de operación, por un plazo de tres meses, efectivo a partir del 31 de enero de 2026, con el fin de que continúe brindando los servicios de Escuela de enseñanza aeronáutica para el curso de mercancías peligrosas.

2) Una vez conformada la estructura del Consejo Técnico de Aviación y pudiendo éste sesionar, deberá ratificar lo actuado por la Dirección General".

Décimo primero: Que en consulta realizada el 29 de enero de 2025, se constató que la compañía Tres-ciento dos-ocho tres cero ocho ocho nueve sociedades de responsabilidad limitada, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con dicha institución, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

I. Sobre los hechos

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

Sobre el fondo del asunto

El presente acto administrativo tiene por objeto resolver la gestión tramitada bajo el oficio AOA250515-1 de 15 de mayo de 2025, registrado con el consecutivo de ventanilla número VU-0875-2025 de 19 de mayo de 2025 compañía 3102 830889 sociedad de responsabilidad limitada, con el nombre comercial AeroAcademy AOA, solicitó la ampliación del certificado de explotación, para impartir cursos en la modalidad de Mercancías Peligrosas; así como, la ratificación del oficio número DGAC-DG-OF-0084-2026 de 19 de enero de 2026, mediante el cual, la Dirección General de Aviación Civil autorizó a la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, un segundo permiso provisional de operación, por un período de tres meses, efectivo a partir de 31 de enero de 2026.

En este sentido, el artículo 10 inciso I) de la Ley General de Aviación Civil prescribe 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

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

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".*

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 de 16 de agosto de 2013, publicado en La Gaceta número 205 de 24 de octubre de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional (OACI) y demás convenios internacionales de Aviación Civil aplicables, se determinó que la 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada con nombre comercial AeroAcademy AOA, cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la ampliación al certificado de explotación para brindar servicio *de* Escuela de enseñanza aeronáutica impartiendo el curso de mercancías peligrosas

3. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía 3102 830889 sociedad de responsabilidad limitada, con el nombre comercial AeroAcademy AOA, se celebró a las 09:30 horas de 14 de enero de 2026, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

4. Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-0084-2026 de 19 de enero de 2026, la Dirección General de Aviación Civil autorizó a la Compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, un segundo permiso provisional de operación, por un período de tres meses, efectivo a partir de 31 de enero de 2026; lo anterior, por no haber cuórum estructural en el Consejo Técnico de Aviación Civil.

5. Que, en respaldo al análisis de viabilidad administrativa, mediante certificación de no saldo número 053-2026 de 16 de enero de 2026, emitida por el Grupo de Trabajo de Tesorería, en el que se indica que la compañía Tres-ciento dos-ocho tres cero ocho ocho nueve sociedad de responsabilidad limitada, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación; asimismo, en consulta realizada el 29 de enero de 2025, se constató que dicha compañía, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con dicha institución, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

1. Ratificar lo actuado por la Dirección General de Aviación Civil, mediante oficio número DGAC-DG-OF-0084-2026 de 19 de enero de 2026, mediante el cual, la Dirección General de Aviación Civil autorizó a la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, un segundo permiso provisional de operación, por un período de tres meses, efectivo a partir de 31 de enero de 2026.

2. Otorgar a la compañía 3-102-830889 sociedad de responsabilidad limitada, con nombre comercial AeroAcademy AOA, cédula jurídica número 3-102-830889, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, en calidad de apoderada generalísima; ampliación al certificado de explotación, según los siguientes términos:

Clase de servicio: Escuela de enseñanza aeronáutica para el curso de mercancías peligrosas, según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

Base de operaciones: Aeropuerto Internacional Juan Santamaria, Terminal Doméstica. Los Aeropuertos alternos serán aquellos que estén debidamente incorporados en las OpsPecs de la compañía.

3. Vigencia: Otorgar la ampliación del certificado de explotación por el plazo establecido en la resolución número 005-2023 de las 19:06 horas de 24 de enero de 2023, la cual se encuentra vigente hasta el 24 de enero de 2028.

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

5. Notifíquese el presente acuerdo a los señores Thelma Sánchez Azofeifa y Luis Carlos Murillo Trejos, apoderados generalísimos de la compañía tres-ciento dos-ocho tres cero ocho ocho nueve sociedad de responsabilidad limitada, por medio del correo electrónico info@aeroacademia.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas y Asesoría Jurídica.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORÍA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Anexo N° 5

N°. 033-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veinte minutos del diez de marzo del dos mil veintiséis.

Se conoce la solicitud de ampliación del certificado de explotación de la compañía Delta Air Lines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012130869, representada por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, cédula jurídica número 1-1057-0118, en calidad de apoderada especial, para brindar servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular, pasajeros, carga y correo, operando la ruta Detroit (DTW), Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa. (DTW-LIR-DTW).

Resultandos

Primero: Que la compañía Delta Air Lines Inc. cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 39-1998 de 12 de junio de 1998, según los lineamientos establecidos en el Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito entre los Gobiernos de Costa Rica y los Estados Unidos de América, ley número 7857 de 22 de diciembre de 1998, el cual le permite ofrecer servicios de aerotransporte de pasajeros, carga y correo en la modalidad de vuelos regulares internacionales, en las ruta que se detalla: **1)** Atlanta, Georgia - San José y viceversa; **2)** Atlanta, Georgia – Liberia, Costa Rica y viceversa; **3)** Minneapolis, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y viceversa; **4)** Los Ángeles, Estados Unidos de América – San José, Costa Rica y viceversa; y **5)** Boston, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS).

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0811-2025 de 9 de mayo de 2025, la señora Marielos Bogarin Chaves, apoderada especial de la compañía Delta Air Lines Inc., solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, ampliación del certificado de explotación de su representada, para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo en la ruta Detroit (DTW), Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa (DTW-LIR-DTW). Asimismo, la compañía Delta Air Lines Inc. solicitó se les extienda un permiso provisional, efectivo a partir de 20 de diciembre de 2025, para poder operar la ruta citada, en tanto se concluya con el proceso administrativo correspondiente

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AVSEC-FAL-OF-084-2025 de 22 de mayo de 2025, la Unidad de Avsec Fal, en lo que interesa, indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *El criterio técnico por parte de la Unidad AVSEC/FAL, manifiesta que el programa de seguridad de la aviación civil (PSE), de la empresa DELTA AIRLINES, vence el 22 de junio del 2025, de acuerdo con la carta de aprobación AVSEC-028-2024, por lo anterior, cumple con el proceso de ampliación al certificado de explotación (CE), para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional, Regular y No Regular de Pasajeros, Carga y Correo, en la ruta:*
>
> *1. Detroit (DTW), Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Esta Unidad no tiene inconveniente en que se eleve a audiencia pública la solicitud de la ampliación del CE y otorgar a la empresa DELTA AIRLINES, un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0612-DE-2025 de 2 de junio de 2025, los señores Paula Víquez Oviedo y Luis Jiménez Campos, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa, indicaron lo siguiente:

"... la Unidad de Aeronavegabilidad no tiene inconveniente en que se atienda la solicitud de Ampliación del Certificado de Explotación de la compañía ***DELTA,*** *para prestación de servicios de transporte aéreo internacional de* ***pasajeros, carga y correo****, en la ruta* ***Detroit (DTW), Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa.***

Esta notificación de criterio se hace por un tema de orden, pero para Operadores Extranjeros estas modificaciones no tienen ninguna implicación técnica para aeronavegabilidad.

Se solicita indicar a los representantes de la compañía ***DELTA*** *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".*

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-185-2025 de 13 de agosto de 2025, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"(...)

1. Otorgar a la compañía Delta Airlines Inc, la ampliación del Certificado de Explotación, tal y como se detalla:

▪ ***Tipo de servicio:*** *servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular, pasajeros, carga y correo*

▪ ***Ruta:*** *Detroit, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (DTW-LIR-DTW).*

▪ ***Derechos de tráfico: Tercera y cuarta libertad de aire.***

▪ ***Equipo:*** *El servicio será ofrecido con las aeronaves autorizadas e incorporadas en las especificaciones técnicas (OpSpecs) de la aerolínea.*

▪ ***Aeropuertos de Operación:*** *Los aeropuertos principales son (Aeropuerto Internacional de Detroit) DTW y LIR (Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós).*

▪ ***Aeropuertos alternos LIR:***
Aeropuerto Internacional Juan Santamaria (SJO)

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Aeropuerto Internacional Augusto César Sandino (MGA)
Aeropuerto Internacional Enrique Malek - David (DAV)
Aeropuerto Internacional de El Salvador San Óscar Arnulfo Romero y Galdámez (SAL)
Aeropuerto Internacional de Roatán (RTB)
Aeropuerto Internacional La Aurora (GUA)
Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (SAP)
Aeropuerto Internacional de Tocumen (PTY)

▪ ***Los aeropuertos alternos para DTW:***
Aeropuerto Internacional Cincinnati (CVG)
Aeropuerto Internacional de Nashville (BNA)
Aeropuerto Internacional de Memphis (MEM)
Aeropuerto Internacional Louis Armstrong New Orleans (MSY)
Aeropuerto Internacional George Bush (IAH)
Aeropuerto Internacional de Mérida (MID)
Aeropuerto Internacional Philip S. W, Goldson (BZE)
Aeropuerto Internacional de Cancún (CUN)
Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (SAP)

▪ ***Derechos de tráfico:*** *Tercera y cuarta libertad de aire.*

▪ ***Vigencia:*** *Otorgar la modificación por el plazo establecido en el certificado de explotación de la compañía.*

2. Conceder a la compañía American Airlines Inc, amparado en artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, un primer permiso provisional de operación, efectivo a partir del 20 de diciembre del 2025".

Sexto: Que mediante artículo décimo primero de la sesión ordinaria 48-2025 de 16 de setiembre de 2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

*"**1.** Elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Delta Air Lines Inc., cédula de persona jurídica 3-012130869, representada por María de los Ángeles Bogarín Chaves, cédula 1-1057-0118 en calidad de apoderada especial, con el objetivo para brindar Servicios de transporte público aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Detroit, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (DTW-LIR-DTW), explotando Derechos de tráfico de Tercera y cuarta libertad de aire.*

***2.** De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil y oficios números DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-084-2025 de 22 de mayo de 2025, DGAC-DSO-AIR-OF-612-2025 de 2 de junio de 2025 y DGAC-DSO-TA-OF-185-2025 de 13 de agosto de 2025, de las Unidades de AVSEC FAL, Aeronavegabilidad y Transporte Aéreo; autorizar a la compañía Delta Air Lines Inc. un permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, efectivo a partir de 20 de diciembre de 2025, con el objetivo de que pueda brindar los servicios referidos, en tanto se completan los trámite para el otorgamiento definitivo de la ampliación al certificado de explotación. El otorgamiento del permiso*

provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil".

Séptimo: Que en La Gaceta número 187 de 7 de octubre de 2025, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud ampliación al certificado de explotación de la compañía Delta Airlines Inc. La audiencia pública se celebró a las 09:30 horas de 30 de octubre de 2025, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Octavo: Que mediante constancia de no saldo número 626-2025 de 31 de octubre de 2025, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Delta Air Lines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, se encuentra al día con sus obligaciones.

Noveno: Que en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 6 de noviembre de 2025, se verificó que la compañía Delta Air Lines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, se encuentra al día en sus obligaciones ante la seguridad social.

Considerando

II. Fundamento legal.

El presente acto administrativo tiene como objeto resolver la solicitud presentada por la compañía Delta Air Lines Inc., para la ampliación de su certificado de explotación, con el fin de brindar servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, en la ruta Detroit, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (DTW-LIR-DTW).

Marco legal aplicable.

De acuerdo con el inciso I del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil otorgar, modificar, suspender o cancelar los certificados de explotación o permisos provisionales relacionados con actividades aeronáuticas, incluyendo el transporte aéreo.

El artículo 143 de la misma ley establece que para operar cualquier servicio aéreo se requiere contar con un certificado de explotación emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil y aprobado por el Poder Ejecutivo en los casos de servicios internacionales. Además, la Dirección General de Aviación Civil es responsable de tramitar el correspondiente certificado operativo, el cual acredita la idoneidad técnica del operador.

El artículo 144 de la Ley General de Aviación Civil indica que el certificado operativo tendrá la misma vigencia que el certificado de explotación y validará que el operador cuenta con la organización, procedimientos, supervisión, programas de instrucción y mantenimiento adecuados, conforme a la naturaleza y alcance de sus operaciones.

Por su parte, el artículo 172 de la misma ley dispone que los certificados para servicios internacionales deben ajustarse tanto a la legislación nacional como a los tratados o convenios internacionales ratificados por el Estado costarricense, respetando el principio de reciprocidad equitativa.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Procedimiento seguido

Cumplido el procedimiento de certificación previsto en la Ley General de Aviación Civil y su reglamento (decreto ejecutivo número 37972-T), así como, en las normas internacionales aplicables (OACI y convenios internacionales), se concluyó que la compañía Delta Air Lines Inc. cumple con todos los requisitos técnicos, legales y financieros otorgarles la ampliación del certificado de explotación para operar vuelos no regulares internacionales de carga y correo en la ruta DTW-LIR-DTW.

Asimismo, la audiencia pública para conocer la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Delta Airlines Inc., se celebró a las 09:30 horas de 30 de octubre de 2025, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

En respaldo al análisis de viabilidad administrativa, mediante constancia de no saldo número 626-2025 de 31 de octubre de 2025, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Delta Air Lines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-130869, se encuentra al día con sus obligaciones. Asimismo, en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 6 de noviembre de 2025, se verificó que dicha compañía, se encuentra al día en sus obligaciones ante la seguridad social.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía Delta Air Lines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012130869, representada por María de los Ángeles Bogarín Chaves, cédula de personería jurídica número 1-1057-0118, en calidad de apoderada especial, ampliación al certificado de explotación, tal y como se detalla:

Tipo de servicio: Servicios de transporte público aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo.

Rutas y derechos de tráfico

Ruta: Detroit, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (DTW-LIR-DTW).

Derechos de tráfico: Tercera y cuarta libertad de aire.

Itinerarios: Los itinerarios de los servicios deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 175 y 176 de la Ley General de Aviación Civil.

Tarifas: Las tarifas con que opere la compañía deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 162 al 164 de la Ley General de Aviación Civil.

Aeropuertos que se utilizarán:

Aeropuertos de Operación: Los aeropuertos principales son (Aeropuerto Internacional de Detroit) DTW y LIR (Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós).

- **Aeropuertos alternos LIR:**
  Aeropuerto Internacional Juan Santamaria (SJO)
  Aeropuerto Internacional Augusto César Sandino (MGA)
  Aeropuerto Internacional Enrique Malek - David (DAV)
  Aeropuerto Internacional de El Salvador San Óscar Arnulfo Romero y Galdámez (SAL)
  Aeropuerto Internacional de Roatán (RTB)
  Aeropuerto Internacional La Aurora (GUA)
  Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (SAP)
  Aeropuerto Internacional de Tocumen (PTY)

- **Los aeropuertos alternos para DTW:**
  Aeropuerto Internacional Cincinnati (CVG)
  Aeropuerto Internacional de Nashville (BNA)
  Aeropuerto Internacional de Memphis (MEM)
  Aeropuerto Internacional Louis Armstrong New Orleans (MSY)
  Aeropuerto Internacional George Bush (IAH)
  Aeropuerto Internacional de Mérida (MID)
  Aeropuerto Internacional Philip S. W, Goldson (BZE)
  Aeropuerto Internacional de Cancún (CUN)
  Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (SAP)

Equipo de vuelo: El servicio será ofrecido con las aeronaves autorizadas e incorporadas en las especificaciones técnicas (OpSpecs) de la aerolínea.

2. Vigencia: Otorgar la ampliación del certificado de explotación por el plazo establecido en la resolución número 39-1998 de 12 de junio de 1998, la cual se encuentra, según los lineamientos establecidos en el Acuerdo de Transporte Aéreo, suscrito entre los Gobiernos de Costa Rica y los Estados Unidos de América, ley número 7857 de 22 de diciembre de 1998.

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

4. Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.
5. Notifíquese el presente acuerdo a la señora Marielos Bogarin Chaves, apoderada especial de la compañía Delta Air Lines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a la Unidad de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSEC FAL y Asesoría Jurídica.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Anexo N° 6

N°. 034-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veintiún minutos del diez de marzo del dos mil veintiséis.

Se conoce la declaratoria de incobrabilidad de la obligación dineraria del señor Otto Valladares Castillo, cédula de identidad 6-0211-0296, correspondiente a los montos pendientes derivados de la Licitación Pública número 2012-LN-000001-99999, denominada "Concesión de local para la prestación de servicios de alimentación en la Dirección General de Aviación Civil".

I. Resultando

Primero: Que mediante contrato suscrito entre el señor Otto Valladares Castillo y el Consejo Técnico de Aviación Civil, aprobado mediante el artículo cuarto de la sesión extraordinaria número 26-2012 de 30 de marzo de 2012, se otorgó al contratista la concesión de un local para la prestación de servicios de alimentación dentro de la Dirección General de Aviación Civil, por un monto de alquiler de ¢250.000,00 mensuales, conforme a la licitación pública número 2012-LN-000001-99999.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-PROV-OF-177-2018 de 12 de junio de 2018, la Administración de Bienes Institucionales informó al señor Valladares Castillo sobre la existencia de un saldo pendiente por ¢1.229.517,75 (un millón doscientos veintinueve mil quinientos diecisiete colones con setenta y cinco céntimos), correspondiente al alquiler y la electricidad de 2016.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-CO-OF-336-2022 de 24 de mayo de 2022, el Proceso de Contabilidad de la Unidad de Recursos Financieros remitió a esta Unidad de Asesoría Jurídica, la documentación correspondiente para valorar las gestiones necesarias para la recuperación del crédito, debido a la falta de pago.

Cuarto: Que mediante una consulta realizada el 18 de noviembre de 2025, en la página web del Tribunal Supremo de Elecciones se confirmó el fallecimiento del señor Otto Valladares Castillo el 27 de junio de 2022.

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

II. Considerando.

a. De la figura de la incobrabilidad.

En relación con el efectivo cobro de sumas de dinero adeudadas a la Administración, la Procuraduría General de la República1 señaló que el régimen económico financiero de la Administración Pública no está integrado únicamente por el principio de legalidad, el cual obliga a conformarse sustancialmente con el ordenamiento jurídico, según la escala jerárquica de sus fuentes, artículo 107 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, por el contrario, es parte de ese régimen que vincula a la Administración, la sujeción a principios de eficacia, eficiencia y economía y la orientación por el interés general. Los cuales podrían justificar que la Administración no emprenda acciones para recuperar recursos que le corresponden.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

La Contraloría General de la República, mediante la resolución número RDC-150-2011 de las ocho horas del ocho de setiembre de dos mil diez, denominada "*Directrices para la declaración de una deuda como incobrable (D-1-2011-DC-DGA)*", en lo que respecta a la declaratoria de incobrabilidad indicó lo siguiente:

> *"Artículo 3-Supuestos de incobrabilidad: una deuda se tendrá por incobrable, en cualquiera de los siguientes supuestos:*
>
> *3.1 Cuando se tenga por establecido por medio de prueba idónea, que el deudor tiene una imposibilidad material para cancelar sus deudas, por carecer de bienes embargables inscritos a su nombre, salario reportado ante la Caja Costarricense de Seguro social,* ***o cualquier tipo de situación que demuestre la imposibilidad material de ejercer el cobro.***
>
> *3.2 Cuando la suma adeudada sea por un monto más bajo del que se tenga estimado para el procedimiento que implique el cobro".*
> *(...)*
>
> (El subrayado y en negrita no son del original)

Por lo que, siendo que la Administración ha hecho todo lo que está a su alcance para la recuperación de los montos adeudados, las decisiones administrativas en orden a la obtención, manejo, uso y administración de los recursos públicos deben sujetarse a los principios de economía, eficiencia y eficacia, en consecuencia, el gasto público debe implicar un uso racional de los recursos públicos.

Al respecto, el artículo 16 de Ley General de la Administración Pública establece literalmente lo siguiente:

> *"1.-* ***En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.***
> *2.- El juez podrá controlar la conformidad con estas reglas no jurídicas de los elementos discrecionales del acto, como si ejerciera contralor de legalidad".*
>
> (El subrayado y en negrita no son del original)

Respecto a los principios de eficacia, economicidad y eficiencia, el artículo 3 de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos dispone literalmente lo siguiente:

> *"**Artículo 3.- Fines de la Ley***
> *Los fines de la presente Ley que deberán considerarse en su interpretación y reglamentación serán:*
>
> *I. Propiciar que la obtención y aplicación de los recursos públicos se realicen* ***según los principios de economía, eficiencia y eficacia".*** *(...)*
>
> (El subrayado y en negrita no son del original)

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

Consecuentemente, toda decisión que se adopte en orden de los recursos públicos debe sujetarse a los referidos principios de economía, eficiencia y eficacia. Lo que es reafirmado por el artículo 5 de la misma Ley, que, en relación con el asunto que nos interesa, determina lo siguiente:

> *"Artículo 5.-Principios presupuestarios*
> *Para los efectos del artículo anterior, deberán atenderse los siguientes principios presupuestarios:*
>
> *(...)*
>
> *b) Principio de gestión financiera.* ***La administración de los recursos financieros del sector público se orientará a los intereses generales de la sociedad, atendiendo los principios de economía, eficacia y eficiencia, con sometimiento pleno a la ley".***
>
> (El subrayado y en negrita no son del original)

En relación con lo anteriormente citado, el principio de gestión financiera constituye, en esencia, una exigencia de buena administración, sustentado en la eficiencia, la racionalidad y la economía del gasto público. Esto implica que la gestión de los recursos estatales no solo debe ajustarse al ordenamiento jurídico, sino también orientarse a la obtención de resultados concretos, cuyos alcances pueden determinarse y evaluarse a partir de los objetivos de la acción pública específica que se ejecuta. Un Estado eficaz es aquel que logra satisfacer de manera efectiva los intereses generales que le son propios y que fundamentan la existencia misma de la Administración Pública.

Asimismo, la eficacia y la eficiencia se determinan y evalúan no solo respecto de la acción final de la Administración; por el contrario, deben orientar también toda actuación instrumental encaminada al logro de los fines públicos. En consecuencia, estos principios abarcan igualmente la actividad de gestión financiera y, por ende, la administración de los créditos a favor de la Administración. En ese sentido, constituyen elementos esenciales que configuran la racionalidad del gasto público, pues garantizan que los recursos asignados se utilicen de manera óptima, coherente con los objetivos institucionales y con la obligación estatal de administrar los fondos públicos con responsabilidad y transparencia.

No obstante, la racionalidad del gasto no solo se mide con la eficacia y eficiencia, sino que debe sujetarse al principio de economía, que hace referencia a la relación costo/beneficio. Esto es, la actuación administrativa debe comparar los costos y los beneficios a obtener, para evitar gastos desproporcionados en relación con los objetivos que se buscan. La desproporción puede derivar de un desconocimiento de las necesidades reales que deben ser atendidas, de los recursos que se emplean para atender esas necesidades y de las condiciones en que esos recursos son empleados. Estos principios podrían justificar que la Administración no emprenda acciones para recuperar recursos que le corresponden.

En este sentido, mediante dictamen número C-240-2008 de 11 de julio de 2008, la Procuraduría General de la República estableció lo siguiente:

> *"Emprender acciones para cobrar créditos cuyo monto es menor que el costo* ***efectivo de la gestión cobratoria no puede ser calificado ni enmarcarse en el principio de buena gestión, dado que no resulta***

> ***un uso racional de los recursos públicos. En consecuencia, de ser ese el supuesto, la gestión cobratoria sólo podría justificarse por otros motivos, por ejemplo, cuando se está en presencia de una sanción.*** *Lo anterior porque de no ejercerse la acción cobratoria la sanción se volvería nugatoria. Toda la actuación administrativa debe dirigirse a la satisfacción de los intereses públicos. Empero, esa consecución puede verse afectada cuando recursos por definición escasos (no solo financieros, sino también humanos) se destinan a un proceso cuyo resultado se sabe no superará los costos en que se incurre. Una gestión en ese sentido no se conforma con los principios de economía y racionalidad a que hemos aludido. El alto coste de esas acciones obligaría a concluir que los recursos públicos no se utilizan óptimamente.*
>
> *Ha indicado la Procuraduría, además, que la declaratoria de determinados créditos como incobrables no puede ser automática, sino que debe ser consecuencia de un proceso que refleje la buena administración de los recursos y sobre todo que estos han sido gestionados con estricto apego a las normas legales y técnicas que resulten aplicables. Este requisito se torna en indispensable en virtud del deber de recuperar los créditos de la Administración. Por consiguiente, no puede considerarse incobrable la deuda respecto de la cual no se han agotado las gestiones administrativas para su recuperación. La declaratoria de incobrable supone, entonces, que se ha tramitado un procedimiento de cobro en vía administrativa y que este ha resultado infructuoso".*

(El subrayado y en negrita no son del original)

Emprender acciones para cobrar créditos cuyo monto sea inferior al costo efectivo de la gestión cobratoria, o cuyas posibilidades de recuperación sean muy bajas o nulas, no puede enmarcarse en el principio de buena gestión, dado que no representa un uso racional de los recursos públicos.

b. Sobre el caso específico.

Del análisis de los elementos anteriormente desarrollados puede determinarse que la deuda que mantiene el señor Otto Valladares Castillo con el Consejo Técnico de Aviación Civil proviene de la licitación pública número 2012-LN-000001-99999, aprobada por el CETAC el 30 de marzo de 2012, en virtud del cual se le arrendó un local para la prestación de servicios de alimentación dentro de la Dirección General de Aviación Civil. Dicho contrato establecía la obligación del arrendatario de cancelar mensualmente el monto correspondiente al alquiler del local, así como el consumo eléctrico asociado a su operación.

Conforme se detalla en el oficio número DGAC-DFA-PROV-OF-177-2018 de 12 de junio de 2018, el Proceso de Administración de Bienes Institucionales comunicó la existencia de un saldo pendiente de pago correspondiente al año 2016, por un total de ¢1.229.517,75, derivado del alquiler y del consumo eléctrico productos de la contratación referida. Pese a ello, no se tiene constancia de que dicha deuda fuera formalmente notificada al deudor.

Posteriormente, mediante oficio número DGAC-DFA-RF-CO-OF-336-2022 de 24 de mayo de 2022, el Proceso de Contabilidad remitió la documentación a la Unidad de Asesoría Jurídica para su análisis, señalando la existencia del adeudo y la ausencia de gestiones de cobro.
Al efectuar las gestiones correspondientes, la Unidad de Asesoría Jurídica verificó, por medio del portal digital del Tribunal Supremo de Elecciones, el fallecimiento del señor Valladares Castillo, ocurrido el 27 de junio de 2022, situación que imposibilita cualquier actuación posterior orientada a su comunicación o a la gestión directa del cobro.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORÍA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 03-2026

Ante situaciones como las descritas, la Administración cuenta con la potestad de valorar los hechos considerando la magnitud del daño y la relación costo-beneficio que implica la gestión de cobro. Esto sería aplicable cuanto la tramitación de la acción de cobro suponga un gasto superior al monto que eventualmente podría recuperarse, o cuando las posibilidades reales de recuperar la deuda son inexistentes, continuar insistiendo en dicha gestión no puede entenderse como una actuación compatible con una adecuada administración de los fondos públicos.

La Unidad de Asesoría Jurídica considera que acudir a la vía judicial podría no ser una opción beneficiosa para la Administración, en tanto la interposición de un proceso sucesorio o una gestión judicial para perseguir la deuda demandaría recursos institucionales desproporcionados en relación con el eventual resultado. Ello, sumado a la ausencia de certeza sobre la existencia de un patrimonio sucesorio que permita satisfacer la obligación, implicaría un uso ineficiente de tiempo, esfuerzos y costos procesales. En consecuencia, la continuidad del cobro por la vía judicial no representaría una alternativa razonable ni conveniente para los intereses administrativos.

Debe recordarse que la declaratoria incobrabilidad de la deuda constituiría la fase final de un proceso que debe evidenciar la correcta administración de los recursos institucionales. Dicha declaratoria solo es procedente cuando se acredita que el crédito ha sido gestionado con estricto apego a las disposiciones legales y técnicas aplicables, y que, pese a ello, no ha sido posible obtener su recuperación. En el caso que nos ocupa, puede observarse que el fallecimiento del señor Otto Valladares Castillo supone una situación ajena a responsabilidad de la Administración que imposibilita la efectiva recuperación de los montos adeudados.

En consecuencia, habiendo agotado la Administración todas las gestiones razonables y legalmente exigibles para la recuperación de las sumas adeudadas, y siendo que dichas actuaciones han resultado infructuosas, lo procedente es declarar incobrable el monto pendiente.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1. Declarar la incobrabilidad de la deuda del señor Otto Valladares Castillo, cédula de identidad número 6-0211-0296, ex concesionario de la soda de la Dirección General de Aviación Civil, por un monto principal de ¢1.229.517,75, más los intereses correspondientes, en virtud de que el fallecimiento del deudor genera una imposibilidad material de recuperar lo adeudado, pese a las gestiones realizadas por la Administración.

2. Instruir a la Unidad de Recursos Financieros para que se proceda a cancelar de los registros contables y de los estados financieros el monto principal más los intereses correspondientes.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil