

A. PRESENTACIÓN

El transporte aéreo es una actividad esencial y de naturaleza distinta al resto de las actividades comerciales, por lo que requiere un tratamiento de regulación y control muy diferente. Las responsabilidades que el Estado asume con respecto a la gestión de la aviación civil son considerables y complejas, implicando además de necesidades inmediatas de la aviación civil nacional, los acuerdos establecidos con otros países y las normas establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil.

La necesidad de reglamentar la circulación aérea surge de la disposición del Convenio de Chicago (artículo 12) que dispone que cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor, relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves.

De acuerdo a lo establecido por la Constitución Política de nuestro país: “El Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo del territorio nacional”, en cumplimiento con este mandato constitucional el Gobierno de la República estableció el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, como órganos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuya función consiste en fiscalizar y controlar las operaciones aeronáuticas, infraestructura aeronáutica, operacional y administrativa en los aeropuertos, así como los servicios de navegación y formulación de normas aéreas. Es importante mencionar que dentro de esta función, los sujetos del derecho aeronáutico no son sólo las personas naturales o físicas y las personas jurídicas, sino también los funcionarios del Estado. Gracias al esfuerzo y participación del personal técnico aeronáutico en la preparación de la normativa nacional, contribuye a que en nuestro espacio aéreo la aviación tenga un accionar más seguro y con ello que el país volviera a adquirir la categoría 1.

Pese a la transnacionalización de las compañías, a los procesos de liberalización y desregulación crecientes y a la globalización de la economía en el mundo actual, la Dirección General de Aviación Civil, se desenvuelve en un entorno cada vez más complejo y dinámico, a la vez poco previsible. Hoy no es posible actuar o administrar un organismo aeronáutico sin preocuparse por asumir adecuadamente su entorno y sus interrelaciones.

Ha sido prioridad de la Dirección General de Aviación Civil retomar como fundamental la planificación institucional mediante el conjunto integrado de todos planes contribuyendo a la agilización en el proceso de toma de decisiones. La preparación de los Planes Anuales Operativos, han tenido como propósito mantener la recategorización del país a categoría 1, dada por la Administración Federal Aviación Civil (E.E.U.U.), así como la fiscalización de

la entrada del Gestor Aeronáutico, con lo cual el país va a obtener una serie de beneficios a corto, mediano y largo plazo.

El presente documento detalla los aspectos generales que conforman las principales funciones y proyectos realizados por la Dirección General de Aviación Civil durante el periodo que abarca los años 2002-2006.

B. RESULTADOS DE LA GESTIÓN DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

REFERENCIA A LA LABOR SUSTANTIVA

El surgimiento de la aviación en nuestro país tiene características muy particulares, las cuales poco a poco y con el tiempo, se fueron incrementado de acuerdo con el progreso de las características operativas de las aeronaves; fundando cientos de instalaciones y aumentado los servicios, incluyendo las especialidades técnicas del personal operativo y supervisor. Aunado a lo anterior se hizo necesaria una legislación y regulación necesaria para normalizar una actividad que, contrariamente a los demás medios de transporte, fue antes internacional que doméstica y cuya seguridad y alto costo de operación hicieron indispensable una regulación detallada, así como el más estricto control en su cumplimiento.

Las características y naturaleza internacional de la actividad aeronáutica hicieron imperiosa una temprana necesidad de regulación multinacional, de la que se ocupó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA) desde 1919 y la Organización Internacional de Aviación Civil (O.A.C.I.) desde 1944 hasta nuestros días. Los Estados miembros de las organizaciones mencionadas, desarrollaron sus legislaciones aeronáuticas sobre la base de estos convenios, así como de los anexos técnicos publicados por estas organizaciones lo que permitió, instituir el control y regulación de la aviación civil en una Autoridad Aeronáutica Internacional.

Lo anterior implica una responsabilidad para el Estado con respecto a la aviación civil, las cual es considerable y compleja. Ella se extiende más allá de lo que parecieran ser las necesidades inmediatas de la aviación civil y comprenden asuntos de importancia mucho más generales. Debe reiterarse que es el Estado quien tiene la responsabilidad sobre la gestión aeronáutica, y esa responsabilidad no disminuye en razón de las deficiencias que presente el mecanismo disponible para ejercerla, por lo contrario la actividad aeronáutica debe fortalecerse y enriquecerse, para beneficio del país.

La Dirección General de Aviación Civil ha considerado importante realizar la modernización del sector aeronáutico lo que implica re-evaluar su papel y funciones, para garantizar la competitividad del país en materia aeroportuaria y de seguridad, como la redefinición de sus funciones, permitiendo contar con una estructura óptima para cumplir con sus obligaciones primordiales, como ente reguladora del sector.

Con fundamento en los cambios en el entorno aeronáutico, la Dirección General de Aviación Civil ha redefinido su papel en el sector de transporte, buscando maximizar eficiencias por medio de la contratación de terceros en la prestación de varios servicios tradicionalmente prestados directamente por el Estado, la cual conlleva la necesidad de redefinir la estructura institucional para fomentar una regulación eficiente y eficaz del sector.

Hoy en día, la Dirección General de Aviación Civil (D.G.A.C.), se encuentra como un pionero en la contratación del sector privado para la inversión y operación privada de obras y servicios públicos. Esto ha implicado una activa participación en algunas gestiones como proyectos, expropiaciones en las cuales el Consejo Técnico de Aviación Civil ha girado instrucciones a esta Dirección General.

Existe una coordinación constante con la Agencia Centroamericana de Navegación Aérea

Asistencia a las reuniones con Corporación Centroamericana de Servicios Navegación Aérea (COCESNA).

Se realizó en el año 2006 una Auditoria del Programa Universal de Vigilancia Operacional bajo el Enfoque Sistémico Global por parte de la Organización Internacional de Aviación Civil

Se nombra un equipo coordinador de seguimiento para dar respuesta a las discrepancias reportadas. Se prepara un Plan de Acción con los responsables de cada unidad / sección o grupo de Trabajo que deben tener presentes y dar respuesta a los 8 elementos críticos:

- Legislación y Organización
- Regulaciones
- Sistema y funciones
- Calificación y capacitación del Personal Técnico
- Guías Técnicas y herramientas, información
- Licencias, certificados, aprobaciones y autorizaciones
- Vigilancia
- Resolución e cuestiones de seguridad.

Además de los elementos críticos, se debe tener presente, las referencias dadas en cada reporte, tales como. Anexos, documentos y protocolos.

Se mantuvo contacto con los organismos internacionales (OACI y CLAC), para informar acerca de los avances relacionados con los convenios de transporte aéreo y los acuerdos Multilaterales.

Se colaboró con la Asociación de Estados del Caribe en la preparación de la resolución sobre indicadores de calidad, que será aprobada en la próxima Cumbre Presidencial de la AEC.

Se coordina la subcomisión Aérea del Plan Puebla – Panamá, en la cual los ministros del área firmaron un memorando de entendimiento

Se mantuvo una participación activa en las reuniones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, colaborando con los diversos grupos ad hoc, que se constituyeron en los diversos temas del Programa de Trabajo de ese Organismo

- Se elaboró el Manual de Procedimientos de la Unidad de Servicios Aeronáuticos.
- Se creó la sección de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico integrándola formalmente en la organización actual de la Unidad de Servicios Aeronáuticos.
- Se implementó el Sistema de Información Aeronáutica Regional (SIAR) para llevar a cabo el registro de licencias y habilitaciones de todo el personal técnico aeronáutico, además del Plan de Vigilancia de los Operadores Aéreos.
- Se designaron los inspectores de la Sección de Operaciones de la DGAC para realizar las pruebas prácticas en vuelo a los alumnos de las escuelas de aviación para la obtención de sus licencias y habilitaciones.
- Se cumplió con el Plan de Capacitación 2005 de la Unidad de Servicios Aeronáuticos.
- Se organizaron y prepararon los diversos documentos, guías y formularios con los que se enfrentarán las Auditorias de la OACI y la FAA del 2006.
- Se realizaron las respuestas a las discrepancias reportadas por ACSA durante la auditoria del 2005.
- Se realizó un Plan de Acción para enfrentar las operaciones de temporada alta del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
- Se cumplió con el Plan de Vigilancia del 2005.
- Se cumplió con los requerimientos de los operadores para la obtención de los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula.
- Se realizaron todas las inspecciones y procedimientos para los requerimientos de los operadores solicitaron un Certificado de Operador Aéreo (COA) y/o Certificado Operativo (CO).
- Se concluyó con el proceso de Certificación Técnica para la obtención de un COA de las siguientes empresas: Aeropostal Alas de Centroamérica, Aviación Agrícola.
- Se concluyó con el proceso de Recertificación Técnica para la obtención de un COA de las siguientes empresas: Aerobell, Aeroparaiso.

- Se cumplieron en forma oportuna y eficaz las labores de la Unidad de Servicios Aeronáuticos con la asignación presupuestaria designada.
- Se investigaron y analizaron en forma exhaustiva los accidentes e incidentes ocurridos durante el año 2005.
- Revisión y aprobación del Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA) y el Manual del Inspector de Operaciones (MIO).
- Se cumplieron con las metas y objetivos indicados en el Plan Anual Operativo (PAO) para el año 2005.
- Se cumplieron con los procedimientos para el registro y evaluación de aeronaves.

CAMBIOS EN EL ENTORNO

CAMBIOS EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO:

- Reglamento para la presentación de los documentos presupuestarios de los órganos, unidades ejecutoras, fondos, programas y cuentas cuyos presupuestos se envían para el trámite de aprobación por parte de la Contraloría General de la República.
- Decreto Ejecutivo No 32565-MEIC Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos.
- **Ley 8292 Ley General de Control Interno**
- **Ley Nº 8316 LEY REGULADORA DE LOS DERECHOS DE SALIDA DEL TERRITORIO NACIONAL**
- **Ley Nº 8422 LEY CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL ENRIQUECIMIENTO ILÍCITO EN LA FUNCIÓN PÚBLICA**
- **Ley Nº 8422 Ley de Certificados, firmas digitales y documentos electrónicos.**
- Sistema Específicos de Valoración del Riesgo para organizaciones Públicas y Privadas.

Se modifica la Ley General de Aviación Civil y se crean los Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses (RAC's):

- RAC 02 – Reglamento del Aire
- RAC 12 – Reglamento para Búsqueda y Rescate

- RAC 13 – Reglamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
- RAC 18 – Reglamento para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas
- RAC 21 – Reglamento sobre procedimientos de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos
- *RAC 39 – Reglamento sobre Directivas de Aeronavegabilidad*
- RAC 43 – Reglamento sobre Directivas de Aeronavegabilidad
- RAC 45 – Reglamento sobre Matrículas e Identificación de Aeronaves
- RAC 119 – Reglamento de Certificados de Operador Aéreo (COA), Certificados Operativos (CO) y Autorizaciones de Operación
- RAC 145 – Reglamento de Talleres Aeronáuticos
- RAC OPS, Parte I – Reglamento de Transporte Aéreo Comercial – Aviones de más de 5700 Kg de MTO y Multimotores de turbina
- RAC OPS, Parte II – Reglamento de Transporte Aéreo Comercial – Aviones con menos de 5700 Kg de MTO excluye a los aviones multimotores de turbina
- RAC LPTA – Reglamento para Licencias al Personal Técnico Aeronáutico

ESTADO DE LA AUTOEVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

- **ACCIONES EMPRENDIDAS PARA ESTABLECER, MANTENER PERFECCIONAR Y EVALUAR EL SISTEMA DE CONTROL INTERNO**

Con la creación de la Ley General de Control Interno Nos 8292 que entra en vigencia a partir de setiembre 2002, la cual establece los criterios mínimos que deben observar la Contraloría General de la República y los entes u órganos sujetos a su fiscalización, esta Dirección decidió evaluar el sistema Institucional de Control Interno, mediante la aplicación de los cuestionarios de la Guía de Autoevaluación propuesta por la Contraloría General de la República.

Con este propósito se forman los siguientes grupos

- Unidad Coordinadora del Sistema de Control Interno, según oficio 032847 del 29 de octubre 2003.
- Equipo Gerencial mediante oficio 03843 de fecha 29 de octubre 2003, así mismo se giraron instrucciones pertinentes para que las Jefaturas designen un funcionario de cada grupo de trabajo que conformarán el equipo de enlace.
- Se asignó a la Unidad de Planificación como dependencia de apoyo para la Unidad Coordinadora y Equipo Gerencial, según oficio 032901 del 03 de noviembre 2003.

Una vez que se forman los equipos respectivos se procede con la planificación de las etapas a seguir para la autoevaluación del Sistema de Control Interno, a saber:

- REALIZACION DE TALLERES:

El objetivo es facilitar al Equipo de Enlace del Sistema de Control Interno, la información y los conocimientos necesarios par que se desempeñen apropiadamente en la aplicación de los instrumentos y herramientas para la realización de la I Autoevaluación del Sistema de Control Interno y el Sistema de valoración de riesgos.

- Primer taller para el Equipo de enlace, el día 20 de noviembre 2003.
- Segundo taller para el Equipo de enlace, el día 13 de enero 2004
- Mediante oficio ECSCI-026-2004, se presenta el plan de acción.
- Taller de metaplan para el Equipo Coordinador. El 15 de abril 2004.
- Preparación del informe que se detalla a continuación:

| FECHA DE INFORME DE LA AUTOEVALUACIÓN | ÁREAS, PROCESOS O TEMAS ANALIZADAS |
|---|---|
| <p>Oficio ECSCI-073-2004 del 05 de agosto 2004</p> | <p>Se aplicaron las guías de auto evaluación emitidas por la Contraloría General de la República a los 24 centros de trabajo que conforman la Dirección General de Aviación Civil, No obstante la tabulación, organización y sistematización de la información se presentó programas presupuestarios, en nuestro caso son tres.</p> |

- Preparación del cartel para la compra del software de Gestión de la Auto Evaluación., y adjudicación a la empresa Alfa Group con el software GESTIÓN CONTROL.
- Acompañamiento para la implementación del software
- Capacitación a Equipo de enlaces sobre manejo del software.
- Contratación Directa N. 1354-2004 denominada Contratación de un especialista para llevar a cabo una evaluación al proceso de autoevaluación del sistema de control interno, adjudicada a la empresa Grupo Gestor Cumbres, con el propósito de evaluar el proceso desarrollado por la Administración.
- Seguimiento a las recomendaciones que se dieron a raíz de la Auditoría.

- Participación en seminarios Taller impartido por LATINGER,S.A. sobre Control del Riesgo.
- Capacitación a funcionaria en la Contraloría General “Control Interno para el Sector Público y Técnicas de Facilitación.
- Finalización de la 2da Autoevaluación.

| FECHA DE INFORME DE LA AUTOEVALUACIÓN | ÁREAS, PROCESOS O TEMAS ANALIZADAS. |
|---|--|
| <p>Oficio ECSCI-030-2005 del 11 de mayo 2005</p> | <p>Al igual que al anterior, se aplicaron las guías propuestas de la Contraloría General de la República, pero adaptando algunas de ellas a la actividad propia de la institución, Se aplicaron a los 24 centros de trabajo y se procesó mediante el software que se adquirió para estos fines, denominado Gestión Control de la Empresa Audinet, generando los resultados; los cuales fueron presentados mediante gráficos pero por centro de trabajo y no por programa presupuestario como se realizó el año anterior.</p> |

- Definición de Políticas de Control Interno.
- Charla al Taller de Control Interno , para Equipo Coordinador y Dirección impartido el 13 de julio 2005, impartido por esta servidora
- Seminario sobre SISTEMA DE VALORACION DEL RIESGO, impartido por el Grupo Libertad.
- Charlas a todo el Personal de la Dirección General de Aviación Civil, que comenzaron el 03 de agosto y finalizaron el 31 del mismo, para un total de 165 funcionarios capacitados.
- Preparación de la Plantilla de la Dirección General de Aviación Civil, para la autoevaluación del 2005, la cual consta de 59 preguntas generales y en cada centro de trabajo se le incorporarán 10 preguntas más de alguno de sus procesos

PRINCIPALES LOGROS ALCANZADOS DURANTE LA GESTIÓN

Preparación de un marco filosófico como sustento para la elaboración de un Plan Estratégico de la institución.

La formulación del Plan Anual de los planes Operativos y a partir del año 2003 por solicitud de la Ley General de se establece 2006 (externo) de la Dirección General de Aviación Civil, con la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil.

- a. Lograr la vinculación del Plan Anual Operativo 2006 en conjunto con la Unidad de Infraestructura de la vinculación positiva con el Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006 "Monseñor Víctor Manuel Sanabria".
- b. Formulación del Plan Anual Operativo 2006 (interno)

PARTICIPACIÓN A NIVEL INTERNACIONAL EN EL PLAN PUEBLA PANAMÁ.

El crecimiento de las economías Mesoamericanas y el incremento del comercio intraregional, han aumentado sensiblemente no sólo el número de viajes terrestres particulares y comerciales, sino también los movimientos marítimos y aeroportuarios. En consecuencia y dada la interdependencia entre los modos de transporte, se elevó también el número y volumen de los transbordos de carga en puertos y puestos fronterizos. Esta expansión se enfrentó a una infraestructura que no tuvo el mismo dinamismo y por lo tanto las demandas quedaron parcialmente satisfechas.

El desarrollo humano es el punto nodal de Plan Puebla Panamá para asegurar beneficios a los pobladores de Mesoamérica.

Dentro de las iniciativas del Plan, está la agenda social, con la puesta en marcha del Plan de Acción de la Iniciativa Mesoamericana de Desarrollo Sostenible y la aprobación del Plan de Acción del Componente de Desarrollo Agropecuario y Rural, la conformación del Consejo Mesoamericano de Desarrollo Humano (CMDH) y la aprobación en lo general del Plan de Acción de la Iniciativa Mesoamericana de Desarrollo Humano, así como con la aprobación del Plan de Acción de la Iniciativa de Prevención y Mitigación de Desastres Naturales. Todo ello, orientando sus esfuerzos hacia el cumplimiento de las Metas del Milenio.

Al respecto, en la reunión de Ministros de Transportes del Plan Puebla Panamá realizada en El Salvador el 30 de marzo del 2006, se firmó el Memorando de Entendimiento de la Subcomisión Aérea.

ESTADO DE LOS PROYECTOS MÁS RELEVANTES:

| PROYECTOS DE INVERSION 2002 (MILLONES DE COLONES) | |
|---|-------------------------------|
| | COSTO DEL PROYECTO |
| AEROPUERTO INT. DANIEL ODUBER QUIROS | |
| <i>MEJORAS DE LA TERMINAL</i> Construcción de áreas de abordaje y migración en sustitución de rancho existient con infraestructura para el usuario y construcción de áreas para oficinas y servicios aledaños al edificio actual. Acondicionamiento de salas de espera, servicios sanitarios y snak bar | 40,00 |
| <i>MALLA PERIMETRAL</i> Instalación de malla l etapa en los alrededores de los linderos del aeropuerto Para brindar seguridad a las operaciones | 40,00 |
| AEROPUERTO INT. TOBIAS BOLAÑOS PALMA | |
| <i>MALLA PERIMETRAL</i> Instalación de malla l etapa en los alrededores de los linderos del aeropuerto para brindar seguridad a las operaciones | 25 |

| 2003 DETALLE | COSTO DEL PROYECTO |
|---|-------------------------------|
| AEROPUERTO INT. DANIEL ODUBER QUIROS | |
| <i>MEJORAS DE LA TERMINAL I ETAPA</i> Construcción de áreas de abordaje y migración en sustitución de rancho existente con infraestructura para el usuario y construcción de áreas para oficinas y servicios aledaños al edificio actual. Acondicionamiento de salas de espera, servicios sanitarios y snak bar | 402,68 29,85 |

| | |
|--|--------|
| <p>AMPLIACION DE LA PLATAFORMA Para descongestionar la plataforma actual e incrementar el espacio, así como la iluminación y evacuación de las aguas pluviales. 14.000 mts 2. de plataforma, con el fin de satisfacer la demanda actual de espacio de estacionamiento a 4 aviones de cuerpo ancho.</p> | 282,00 |
| <p>COBERTIZO ACCESO PRINCIPAL PARA PASAJEROS Estructura metálica y cubierta para la entrada del Edificio Principal, para ampliar el área de llegada y salida de los pasajeros</p> | 22,83 |
| <p>NUEVA ACOMETIDA PRINCIPAL ELECTRICA Consiste en sustituir las 4 líneas de cables de alta tensión para cumplir con las especificaciones técnicas y las normas requeridas, además evitar las pegas existentes en las líneas actuales. Además, para dividir las cajas principales y separar las acometidas telefónicas y de alto voltaje.</p> | 53,00 |
| <p>MEJORAS Y MANTENIMIENTO EN LA TERMINAL Adecuar la Terminal para la próxima temporada alta (reparación de rampas, pisos, instalaciones eléctricas y telefónicas, pintura). Ejecutado por Mantenimiento.</p> | 15,00 |
| <p>AEROPUERTOS LOCALES 62,00</p> | |
| <p>AERÓDROMO LA MANAGUA Reparación total de la pista para darle seguridad a las aeronaves, ya que se encuentra en pésimas condiciones y en la zona se ha incrementado el turismo. Carpeta de 5 cms. SE ADICIONARA PINTURA DE PISTA Y ESPALDONES II ETAPA 2004 CON UN COSTO DE 15 MILLONES A EJECUTARSE EN EL 2004</p> | 62,00 |
| <p>AEROPUERTO INT. LIMON 276,00</p> | |
| <p>RECARPETEADO DE PISTA E ILUMINACION Se requiere realizar una reparación total de la pista, ya que con el Terremoto de Limón y las inundaciones quedó muy deteriorada. Recarpeteo de 7. cms y luces Ya que desde 1991 no se realizaba el recarpeteo total a la pista. Lo que permite aterrizar aviones TURBO REACTORES, BAC-111, aproximadamente 100 pasajeros.</p> | 270,00 |

MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL EXISTENTE 6,00
Se pintó el Edificio Terminal, iluminación y jardinería.

AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS 22,00

RED DE AGUA POTABLE 22,00
Instalación de tuberías subterráneas para alimentación de hangares e hidrantes para suplir alguna eventual emergencia

| PROYECTOS DE INVERSION 2004 (MILLONES DE COLONES) | |
|--|-------------------------------|
| DETALLE | COSTO DEL PROYECTO |

AEROPUERTO INT. DANIEL ODUBER QUIROS 374,50
NUEVA ACOMETIDA PRINCIPAL ELECTRICA 37,00

Consiste en sustituir las 4 líneas de cables de alta tensión para cumplir con las especificaciones técnicas y las normas requeridas, además evitar las pegas existentes en las líneas actuales. Además, para dividir las cajas principales y separar las acometidas telefónicas y de alto voltaje.

AMPLIACION DE TERMINAL DE PASAJEROS (DONACION) 290,00
Consiste en ampliar la terminal y remodelar la terminal existente para ampliar oficinas, migración y aduanas, y counter para aerolíneas, salas de espera y espacio para pasajeros , obras donadas por la empresa privada.

PINTURA DE PISTA 32,50
Se requiere efectuarla demarcación de la pista, calle de rodaje y una parte de la Plataforma, de conformidad con las normas internacionales OACI

PINTURA DE MALLA 15,00
Con el fin de aumentar la vida útil de la malla se requiere pintarla.

AEROPUERTOS LOCALES 216,00
AERÓDROMO DE GOLFITO 125,00

Es necesario recarpetear la pista, ya que por su gran movimiento es recomendable para la seguridad de las aeronaves. Carpeta de 5 cms.

AERÓDROMO PALMAR SUR 91,00
Se requiere reparar la pista , porque se encuentra muy deteriorada, la cual tiene mucho movimiento de aeronaves. Carpeta de 5 cms. Y la estructura de pavimento

| | |
|---|---------------|
| AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS | 146,70 |
| TERMINAL DE ESTACION DE BOMBEROS | 114,00 |
| Se requiere la construcción del edificio de bomberos con el fin de brindarle seguridad al Aeropuerto, de conformidad con las normas OACI y el INS. | |
| LEVANTAMIENTO DE CABLEADO ELECTRICO EN INTERSECCIONES | 4,00 |
| Se requiere colocar 4 postes para el levantamiento de cableado eléctrico y telefónico en las intersecciones para seguridad del tránsito de las aeronaves. | |
| ACONDICIONAMIENTO DE LA TORRE DE CONTROL | 28,70 |
| Se requiere la remodelación de la Torre de Control de Pavas y la construcción de la Escalera de emergencia. | |
| OFICINAS CENTRALES | 75,00 |
| CONSTRUCCION EDIFICIO ARCHIVO INSTITUCIONAL II ETAPA | 60,00 |
| Continuar con la construcción del archivo institucional para resguardar los documentos y ampliar oficinas. | |
| ACONDICIONAMIENTO DEL EDIFICIO DGAC PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD | 15,00 |
| <i>Acondicionamiento del Edificio DGAC para el cumplimiento de la Ley 7600 en el Edificio Centrales de la Dirección General de Aviación Civil, construcción de ducto de ascensor, acondicionamiento de rampas y pasillos.</i> | |

**PROYECTOS DE INVERSION
2005
(MILLONES DE COLONES)**

| DETALLE | COSTO DEL PROYECTO |
|---|-----------------------|
| AEROPUERTO INT. DANIEL ODUBER QUIROS | 1.137,95 |
| CONTRATACION PLANOS E INSPECCION DEL EDIFICIO TERMINAL | 25,00 |
| Confección de planos para el edificio de llegadas y salidas internacional de conformidad con el Plan Maestro, así como salas de abordaje y remodelación del Edificio existente. | |

CONSTRUCCION DE LA CALLE DE RODAJE Y AMPLIACION DE LA PLATAFORMA PARA AVIACION GENERAL Y CARGA AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIROS

1112,95

La ampliación de la Plataforma para aviación general y carga, el objeto es construir 15.805 metros cuadrados de plataforma, para aumentar a 3 posiciones de estacionamiento de aeronaves Incluye el sistema de iluminación de la plataforma, pintura de la plataforma. La Calle de Rodaje consiste en la construcción de 17500 m2, con el fin de reducir al mínimo las restricciones a los movimientos de aeronaves entre la pista y la plataforma. Se ejecutara en el 2005

AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS

23,80

CONSTRUCCION MALLA DE SEGURIDAD III ETAPA

23,80

El proyecto consiste en la construcción de 1000 metros lineales aproximados de malla ciclón anclada en estructura de tubo de hierro galvanizado, para dar seguridad al aeropuerto y cumplir con las regulaciones internacionales.

AEROPUERTOS LOCALES

22,00

AERÓDROMO LA MANAGUA (II etapa)

22,00

Construcción de espaldones y pintura de pista para seguridad operacional de las aeronaves.

**PROYECTOS DE INVERSION
2006
(MILLONES DE COLONES)**

| DETALLE | COSTO DEL PROYECTO | OBSERVACIONES |
|---|--------------------|--|
| TOTAL | 3.611,12 | |
| AEROPUERTO INT. DANIEL ODUBER QUIROS | 1.236,32 | |
| CONTRATACION PLANOS E INSPECCION DEL EDIFICIO TERMINAL | 123,37 | SUSPENDIDO POR CETAC. PENDIENTE RESPUESTA A LA APROBACION A CGR |
| Confección de planos para el edificio de llegadas y salidas internacional de conformidad con el Plan Maestro, así como salas de abordaje y remodelación del Edificio existente. | | |

3 ETAPA AMPLIACION DE LA PLATAFORMA PARA AVIACION GENERAL Y CARGA AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIROS

1112,95

PROYECTO TERMINADO RECEPCION EL 16 DE FEBRERO DEL 2006

La ampliación de la Plataforma para aviación general y carga, el objeto es construir metros cuadrados de plataforma, para aumentar a 2 posiciones de estacionamiento de aeronaves Incluye el sistema de iluminación de la plataforma, pintura de la plataforma. Se ejecutara en el 2006

AEROPUERTO INT. LIMON

165,00

CONSTRUCCION MALLA PERIMETRAL

130,00

SE DECLARO DESIERTA

Desarrollar la instalación de una malla de seguridad en el aeropuerto para brindar una seguridad operacional.

MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD

35,00

Debido a los daños ocasionados por las inundaciones es necesario reconstruir las franjas de seguridad y protección de las mismas.

APROBADO CARTEL PENDIENTE RECURSOS ECONOMICOS

AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS

821,90

AMPLIACION Y REMODELACION DE LA TERMINAL I ETAPA

76,00

Ampliación y remodelación de áreas de atención de líneas aéreas, migración y aduana (planta baja), remodelación de áreas administrativas, fachadas principal y suministrar un ascensor para cumplir con ley 7600.

ANALISIS INTEGRAL PRESUPUESTO 2006

CONSTRUCCION MALLA DE SEGURIDAD III ETAPA

23,80

CONCLUIDO EN EL 2005

El proyecto consiste en la construcción de 1000 metros lineales aproximados de malla ciclón anclada en estructura de tubo de hierro galvanizado, para dar seguridad al aeropuerto y cumplir con las regulaciones internacionales.

AMPLIACION DE PISTA Y PLATAFORMA

446,00

Se requiere ampliar la pista para mejorar su funcionamiento y una ampliación del área del estacionamiento de aeronaves, esto para satisfacer las necesidades por el aumento de la cantidad de vuelos que se desarrollan en este Aeropuerto Internacional.

RECEPCION DE OFERTAS

| | | |
|---|-----------------|---|
| CONSTRUCCION DE PLATAFORMA PARA PRUEBA DE MOTORES | 139,80 | RECEPCION DE OFERTAS |
| Se requiere la construcción de la plataforma para prueba de motores por seguridad operacional. | | |
| ELIMINACION DE OBSTACULOS EN ZONA DE SEGURIDAD | 136,30 | RECEPCION DE OFERTAS |
| El objeto es la eliminación del obstáculo en la zona de seguridad en la cabecera 27 para evitar la amenaza de accidentes aéreos, obtener operaciones seguras y cumplir con el anexo 14 de la O.A.C.I. | | |
| AEROPUERTOS LOCALES | 1.266,40 | |
| AERÓDROMO LA MANAGUA (II etapa) | 22,00 | CONCLUIDO 2005 |
| Construcción de espaldones y pintura de pista para seguridad operacional de las aeronaves. | | |
| TRATAMIENTO SUPERFICIAL BATTAN | 272,10 | MODIFICACION PRESUPUESTARIA |
| Mejoramiento de superficie para brindar seguridad operacional | | |
| CONSTRUCCION DE MODULOS TERMINALES EN AERODROMOS PLAMAR SUR GOLFITO Y NOSARA | 98,00 | APROBADO CONTRATO, FALTA RECURSOS ECONOMICOS |
| Se construirán pequeñas terminales con los servicios básicos en los Aerodromos de Puerto Jiménez, Palmar Sur, Golfito, Barra Tortuguero y Nosara. Cumpliendo con La Ley 7600 | | |
| MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE CARATE, DRAKE Y LAUREL | 356,70 | FALTA RECURSOS ECONOMICOS |
| Consiste en mejorar las condiciones actuales de los aeródromos para proveer de mayor seguridad a las operaciones aeroportuarias. Se ejecutara en el 2005. | | |
| MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE BARRA DE COLORADO | 517,60 | APROBADO ADJUDICACION, ESPERAR MODIFICACION |
| Es necesaria la reparación total de la pista y plataforma, por lo que se colocará una losa de concreto, de 1000 metros X 12 metros. Para así evitar la amenaza de accidentes aéreos. | | |
| OFICINAS CENTRALES | 121,50 | |
| ACCESO NOROESTE A LAS INSTALACIONES PRINCIPALES | 85,20 | |

Construir una base y superficie de rodamiento para el acceso a las instalaciones de la DGAC, acondicionar espacio para basurero e iluminación.

**ANALISIS
INTEGRAL EN
CETAC**

**AMPLIACION Y REMODELACION DE AUDITORIA Y
FINACIERO**

36,30

Ampliación de la Segunda Planta del Edificio DGAC, acondicionamiento para el cumplimiento de salida del segundo nivel al primero. Acondicionar oficinas en cumplimiento de seguridad laboral.

**APROBADO DE
CONTRATOFALTA
RECURSOS
ECONOMICOS**

ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS FINANCIEROS

| CONSEJO TECNICO DE AVIACIÓN CIVIL SERIE HISTÓRICA DE INGRESOS EFECTIVOS AÑOS DE 2002 A JUNIO DEL 2006 (En miles de colones) | | | | | |
|--|----------------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| | 2.006 a febrero | 2.005 | 2.004 | 2.003 | 2.002 |
| Ingresos corrientes | | | 10.209.157 | 6.116.480 | 4.734.688 |
| Ingresos no Tributarios | 131.602 | 2.251.856 | 2.957.642 | 1.381.169 | 937.005 |
| Alquiler de locales | 11.244 | 66.275 | 44.515 | 191.860 | 224.133 |
| Remolque de aeronaves | 0 | 0 | 1.858.468 | 0 | 0 |
| Ilum. pista y edificios | 1.544 | 11.108 | 6.997 | 6.671 | 7.829 |
| Venta de timbres | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Puentes de abordaje | 15.208 | 122.938 | 83.214 | 61.662 | 53.368 |
| Venta de publicaciones | 190 | 822 | 1.347 | 1.013 | 1.016 |
| Venta de carnés | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Most. de aerolíneas y act. conexas | 4.790 | 31.675 | 20.581 | 40.339 | 47.936 |
| Autobuses de abordaje | 3.060 | 33.717 | 14.025 | 3.464 | 2.809 |
| Areas de arribo y salidas de maletas | 4.762 | 28.150 | 17.957 | 3.603 | 4.330 |
| Salas de abordaje y áreas de circulación | 10.328 | 91.899 | 47.423 | 7.321 | 8.659 |
| Soporte operacional | 7.059 | 59.022 | 30.404 | 3.601 | 4.330 |
| Parqueo | 34.258 | 232.610 | 126.879 | 89.870 | 82.450 |
| 0 | 0 | 972.608 | 503.886 | 108.660 | |
| Alquiler de terrenos | 25.199 | 112.451 | 88.506 | 159.494 | 172.760 |
| Int. s/ bonos del gob. Central | 0 | 0 | 0 | 543.071 | 167.358 |
| Int. s/ dep. en cuenta corriente | 7.620 | 58.698 | 71.635 | 88.741 | 63.304 |
| Consección de obra pública | 0 | 391.196 | 0 | 0 | 0 |
| Multas en áreas restringidas de aerop. | 0 | 0 | 0 | 3.000 | 3 |
| Multas del Gestor Interesado | 0 | 0 | 0 | 0 | 83.764 |
| Ingresos varios no especificados | 6.340 | 38.687 | 41.805 | 68.799 | 12.953 |
| Derechos y Tasa Administrativas | 1.277.448 | 10.168.679 | 7.251.515 | 4.735.311 | 3.795.369 |
| Servicios de aterrizajes | 25.760 | 213.690 | 164.648 | 114.222 | 107.427 |
| Estacionamiento de aeronaves | 39.530 | 344.326 | 226.246 | 151.902 | 142.408 |

| | | | | | |
|--|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Tarifa de aproximación | 247.343 | 2.046.546 | 1.717.424 | 1.285.679 | 1.513.695 |
| D. de serv. pasajeros intl. | 683.992 | 4.947.519 | 3.247.816 | 2.198.223 | 1.418.014 |
| Distribución de combustible | 20.449 | 236.883 | 456.923 | 55.326 | 15.332 |
| Derechos de inscripción | 2.741 | 14.461 | 14.870 | 13.213 | 12.692 |
| Derechos de seguridad | 89.267 | 667.077 | 448.373 | 225.990 | 154.422 |
| Derecho por servicio de rampa | 329 | 1.243 | 1.260 | 696 | 0 |
| 0 | 99.218 | 1.114.277 | 608.956 | 448.205 | 181.385 |
| Tarifas de infraestructura campo aéreo | 61.174 | 525.479 | 326.288 | 213.370 | 211.414 |
| Uso de terminal de carga | 7.645 | 57.178 | 38.711 | 28.485 | 38.581 |
| Transferencias Corrientes | | | 0 | 0 | 2.313 |
| Del ejercicio | | | 0 | 0 | 2.313 |
| Del Gobierno Central | | | 0 | 0 | |
| Aporte Ley | | | 0 | 0 | |
| Ingresos de Capital | 96.607 | 949.553 | 833.765 | 727.529 | 1.346.030 |
| Superavit | | | | 5.262.543 | |
| Mant y Desarrollo de Aeropuertos | 34.628 | 391.196 | 343.315 | 299.571 | 309.183 |
| Desarrollo de futuros aeropuertos | 61.979 | 558.357 | 490.450 | 427.958 | 330.439 |
| Pagos Excepcionales | | | 0 | 0 | 706.408 |
| TOTAL INGRESOS | 1.505.657 | 13.370.088 | 11.042.922 | 12.106.552 | 6.080.718 |

Los ingresos comprendidos entre los años 1998 al 2003 corresponde a ingresos reales, el año 2004 es presupuestado.

JUSTIFICACION DE INGRESOS AÑO 2005

Al realizarse el cierre del cuarto trimestre del periodo presupuestario del año 2005 se presenta un comportamiento en recuperación de ingresos real del 152.00 % porcentuales con relación al presupuesto ordinario asignado a esta Institución.

Para el 2005 los ingresos aprobados fueron de ¢ 12.729.278.000.00, registrándose ingresos reales a último día del cuarto trimestre de ¢ 12.978.890.718.78 más un superávit de ¢ 6.353.115.037.26, para un gran total de ¢ 19.332.005.756.04, obtenidos de acuerdo al siguiente desglose:

| | | |
|--|--------------|--------|
| INGRESOS OBTENIDOS DEL EL APÉNDICE TARIFARIO | 10.825.846.3 | 56.0 % |
| INGRESOS POR COBROS FIJOS | 1.535.989.8 | 7.9 % |
| INGRESOS POR INTERESES | 58.697.7 | 0.3 % |
| INGRESOS POR TRASN. CORRIENTES | 0.0 | 0.0 % |
| INGRESOS POR TRANSFERENCIAS DE CAPITAL | 558.357.0 | 2.9 % |
| INGRESOS ARRASTRADOS POR SUPERÁVIT | 6.353.115.0 | 32.9 % |

| | | |
|--------------------------------------|---------------------|--------------|
| TOTAL DE INGRESOS REGISTRADOS | 19.332.005.8 | 100 % |
|--------------------------------------|---------------------|--------------|

Del cuadro anterior se obtiene que la gestión de ingresos muestra una recuperación de ingresos apropiada, casi exacta al presupuesto, ya que de acuerdo al resumen de ejecución de ingresos se muestra para este cierre una cifra que supera a lo planificado en un 1.96%. Dentro de este análisis no se toma en cuenta los ingresos arrastrados a este periodo, (superávit 2004).

Partiendo del cuadro anterior, se demuestra que en este periodo presupuestario, la gestión de cobro del Gestor Interesado ha sido buena, ajustada globalmente a lo planeado, en cuanto al nivel de detalle, se notan diferencias en cada uno de los renglones del presupuesto.

Del cuadro anterior se obtiene un superávit de ingresos reales de:

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| (+) INGRESOS REALES | 12.978.890.718.78 |
| (+) SUPERAVIT ARRASTRADO | 6.353.115.037.26 |
| (-) INGRESOS PRESUPUESTADOS | 12.729.278.000.00 |
| SUPERAVIT REAL | 6.602.727.756.04 |

EGRESOS

Se adjunta informe anual de los egresos de los periodos 2002 al 2005. Ver anexo.

JUSTIFICACION DE EGRESOS AÑO 2005

En relación al gasto general del presupuesto asignado para 2005 en este cuarto trimestre se muestra un gasto general que llega a un 68.28 % en la ejecución presupuestaria del gasto general, desglosado de la siguiente manera:

Remuneraciones:

El gasto ejecutado referente a esta partida representa un 89.46 % del presupuesto asignado para tal fin, a la vez este gasto representa un 22.71 % del total del presupuesto de la Institución. El gasto es en relación directa con la ejecución estimada para el periodo analizado, manifestándose un remanente correspondiente al la diferencia en la estimación para los aumentos anuales, lo anterior de acuerdo a las estimaciones dadas por la Unidad de Recursos Humanos, por lo que se podría determinar que se logró una ejecución muy cercana a la estimación del gasto para el presente periodo.

Servicios:

Se denota que el gasto de esta partida con relación al presupuesto asignado es de un 69.24 %, y de un 8.64 % del gasto general asignado del presupuesto de la Institución.

Con relación al gasto de estas subpartidas se observa que el gasto proviene principalmente del pago de servicios públicos, además de otras partidas objeto del cumplimiento de varios contratos fijos como son el mantenimiento de equipos por parte de la Corporación Centroamericana de Navegación Aérea (Cocesna), así como el mantenimiento general a la flotilla y de los diferentes equipos con que cuenta la DGAC, influyendo también de forma importante la subpartida Servicios de Gestión de Apoyo, donde se incluyen los contratos por servicios de limpieza y vigilancia de las Oficinas Centrales y los diferentes aeropuertos que

componen la red nacional aérea. En términos generales se podría indicar que la gestión de esta partida presenta una ejecución normal.

Materiales y Suministros.

Se presenta un gasto porcentual con relación a la partida del 77.65% y en relación al total del gasto general de un 0.98 %. Presentándose un gasto casi total con relación a la ejecución real que se debería manifestar, esto por los recursos limitados con que cuenta la Institución por las medidas del Gobierno Central (límite de gasto).

Intereses y Comisiones

Estos gastos corresponden a los intereses que paga esta Dirección General, por el préstamo en la compra del radar del Aeropuerto Intl. Juan Santamaría, y el gasto es del 92.77% de lo asignado para ese fin, y representa un 0.24% del presupuesto total.

Bienes duraderos:

Muestra un gasto porcentual de un 74.70% con relación a los gastos para este fin y de 17.96% con relación al presupuesto total, este gasto corresponde a la adquisición de equipo, así como el desarrollo de proyectos de infraestructura, y el pago de expropiaciones, tomando en consideración esta subdivisión, tenemos que la consecución de los gastos planeados son muy inferior en lo que se refiere a las construcciones adiciones y mejoras ya que solo se gastó un 50.56% de lo asignado para ese fin, además de aplicársele durante el periodo una modificación por ¢ 274.360.000.00, esto debido al proceso que requiere el iniciar un proyecto esta limitado a los trámites del proceso de contratación de los mismos, sea preparación de: planos, carteles de licitación, etc., por lo que existen proyectos que no se pudieron iniciar en este periodo.

Transferencias Corrientes.

Representa un gasto del 91.44 % de la asignación presupuestaria para esta partida y un 14.68 % para el total del presupuesto asignado a la Institución.

El gasto obedece principalmente a las transferencias a las diferentes Instituciones como es al Instituto Meteorológico Nacional, por el 25 % de los ingresos por aterrizaje hasta marzo, además de los pagos a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por ser signatarios, así como algunas indemnizaciones y las reservas para la ley de emergencias.

Transferencias de Capital

Se da un gasto del 100% de lo asignado para este efecto, y un 1.25% en relación al presupuesto total, este corresponde al cumplimiento de la ley 7723, así como el transitorio 1 de la ley de emergencias, las cuales transfirió en su totalidad.

Amortización.

Se presenta un gasto de un 92.77% con relación al presupuesto para la partida y de un 1.63% con relación al presupuesto total, bajo este rubro se cancelan los montos relacionados con el pago por amortización del préstamo para la compra del radar de la torre de control del Aeropuerto Intl. Juan Santamaría al Banco Mediocredito de Italia, se presenta un pequeño sobrante por la diferencia cambiaria.

Debido a lo anterior es importante señalar que la Administración en este cierre presupuestal correspondiente al periodo 2005 a realizado un gasto general del 68.28 %, porcentaje que incluye las asignaciones globales, si tomamos esto en cuenta podemos decir que nuestra ejecución para la operación normal de la Institución es normal, sin tener en cuenta la parte de infraestructura que presenta niveles de gasto inferior a la proyección del periodo, por lo engorroso de la contratación administrativa y la planificación.

El gasto real registrado a último día de diciembre es de ¢ 8.691.449.788.65. Estos egresos se distribuyeron de la siguiente manera:

| GASTOS | MONTO | PORCENTAJE |
|-------------------|------------------------|-------------------|
| Corrientes | 6.295.902.812,9 | 72.4 % |
| Capital | 2.395.546.975,9 | 27.6 % |
| TOTAL | 8.691.449.788.8 | 100.0 % |

Por otra parte se registra un superávit de egresos por ¢ 4.037.828.211.15 al 31 de diciembre del 2005, obtenido de la siguiente manera:

| | |
|-------------------------------|--------------------------|
| PRESUPUESTO DE EGRESOS | 12.729.278.000.00 |
|-------------------------------|--------------------------|

| | |
|--|-------------------------|
| GASTO REAL | 8.691.449.788.85 |
| SUPERAVIT REAL DE EGRESOS AL 31-12-2004 | 4.037.828.211.15 |

SUGERENCIAS PARA LA BUENA MARCHA DE LA INSTITUCIÓN

-Es necesario un mayor compromiso de los funcionarios que componen la institución

Darle seguimiento y mantenimiento al MANUAL INSTITUCIONAL DE CAPACITACIÓN

Actualización del Manual de Especialidades de los Puestos de la Dirección General de Aviación Civil incluidos en el Régimen de Servicio Civil.

Continuar con el plan de atención a la diversidad de acciones correctivas relacionadas con el medio ambiente de trabajo (**seguridad e higiene ocupacional**) en los diferentes Centros de Trabajo de la DGAC.

Darle el respectivo seguimiento a la adquisición de las licencias Microsoft le permite a la Institución ponerse al día en este aspecto y de paso cumplir con el Decreto 30151J sobre propiedad intelectual y derechos de autor.

Darle el respectivo seguimiento Sistema Integrado de Servicios de Apoyo (SISA), con lo cual este sistema le va a permitir a las Unidades de Proveeduría y Financiero realizar una serie de actividades de manera automatizada y estandarizada, como por ejemplo: llevar registro de proveedores, control de reservas de fondos, órdenes de compra, cheques, seguimiento o contrataciones entre otras tareas, de manera totalmente integrada. Para este sistema también se adquirió un nuevo servidor que soportará dicha aplicación, con mayor rapidez en el procesamiento de datos.

Referente al proceso de evaluación que debe realizar la institución se realizó: Plan Anual Operativo 2006 (externo) y Plan Anual Operativo Interno 2006 (interno) esto implica para la administración ejercer un mejor control de la gestión, en la consecución de los objetivos estratégicos.

Darle el respectivo seguimiento con el Ministerio de Relaciones Exteriores a los asuntos internacionales relacionados con el Transporte Aéreo, así como con la Asamblea Legislativa respecto de las negociaciones de Transporte Aéreo y los acuerdos multilaterales relativos a la aviación.

En la labores del archivo institucional es necesario continuar con la confección del inventario documental.

PLANIFICACION AEROPORTUARIA

- Registro de asignación de espacio asignadas administradores de los Aeropuertos en lo que respecta a obras de infraestructuras.
- Contratación en propiedad del profesional de Arquitectura.

- Anteproyectos de mejoramiento de edificaciones de acuerdo a la ley 7600.
- Anteproyecto de ampliación de la terminal de la futura donación
- Darle el seguimiento respectivo al programa de Desarrollo de mantenimiento preventivo y correctivo, con personal (eléctrico-mecánico y obra civil) todo los días del año a los aeropuertos internacionales.
- Realizar una modernización y fortalecimiento institucional así como la aplicación del artículo 20 de la Ley General de Aviación Civil.
- Realizar las contrataciones necesarias para elaborar un Plan Estratégico institucional.
- Darle el seguimiento respectivo para dar respuesta a las discrepancias reportadas, así como el Plan de Acción de la Auditoria del Programa Universal de Vigilancia Operacional bajo el Enfoque Sistémico Global realizada por la Organización Internacional de Aviación Civil.

OBSERVACIONES SOBRE OTROS ASUNTOS DE ACTUALIDAD

Es necesario retomar las discrepancias surgidas por la Auditoria del Programa Universal de Vigilancia Operacional bajo el Enfoque Sistémico Global por parte de la Organización Internacional de Aviación Civil. Esto debido a que muy pronto se espera que la Federal Aviation Administration (FAA) realice una auditoria en nuestro país con lo cual puede provocar una descategorización de nuestro país.

En virtud de lo anterior, se encuentra un equipo de trabajo elaborando los estudios necesarios para un cambio en la estructura organizacional de la institución para dar cumplimiento a las recomendaciones emitidas por la OACI.

Asimismo, el Cap. Durán en coordinación con un equipo de trabajo de ACSA, se encuentran en la preparación técnica para la auditoria que llevará a cabo la FAA.

Otro aspecto importante para el desarrollo de la gestión institucional es la elaboración del Plan Estratégico Institucional con un horizonte de 5 años, que permitiría la planificación de proyectos, tendientes a garantizar la seguridad operacional del país, el cual deberá llevar implícito la evaluación de los riesgos institucionales.

ESTADO ACTUAL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES QUE DURANTE SU GESTIÓN LE HUBIERA GIRADO LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Se han girado las instrucciones necesarias a las dependencias sobre las disposiciones de la Contraloría General de Aviación Civil. Hasta el momento se han realizado todas las disposiciones emitidas por este órgano contralor

ESTADO ACTUAL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS GESTIONES DE OTRO ORGANO DE CONTROL

En general se han retomado todas las gestiones que han emitido organismos como el Ministerio de Planificación Nacional y Políticas Económica, Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda, Procuraduría General, Asamblea Legislativa, Autoridad Reguladora del Servicios y Defensoría de los habitantes.

ESTADO ACTUAL DE CUMPLIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LA AUDITORIA INTERNA

Referente a este apartado, en cuanto al cumplimiento de las recomendaciones formuladas de la auditoria interna, se han acogido todas las recomendaciones y se han remitido a los encargados de las dependencias para su respectivo cumplimiento. Asimismo la Auditoria interna brinda el seguimiento respectivo.