

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORÍA INTERNA**

INFORME N° AI-05-2016

**GESTIÓN ADMINISTRATIVA AEROPUERTO
INTERNACIONAL TOBIÁS BOLAÑOS PALMA**

ABRIL, 2016

ÍNDICE

ÍNDICE	2
Índice de cuadros y gráficos.....	3
Abreviaturas.....	3
I. INTRODUCCIÓN	4
1.1.- NATURALEZA DEL ESTUDIO.....	4
1.2.-JUSTIFICACIÓN.....	4
1.3.-OBJETIVOS	4
1.3.1.- Objetivo general	4
1.3.2.- Objetivos específicos	4
1.4.- ALCANCE.....	5
1.5.- METODOLOGÍA	5
1.6.- TIPO DE AUDITORÍA	5
1.7.- NORMATIVA ADMINISTRATIVA, LEGAL Y TÉCNICA	5
1.8.- CUMPLIMIENTO CON NORMAS GENERALES DE AUDITORÍA.....	7
1.9.- LIMITACIONES.....	8
1.10.- GENERALIDADES DEL ESTUDIO	8
1.11.- COMUNICACIÓN DE RESULTADOS	8
II. COMENTARIOS	10
2.1.- Discrepancias en el cumplimiento de los resultados del PAO.....	10
2.2.- El control estadístico de operaciones y de vuelos no se ha enviado a la Unidad de Planificación desde junio del 2015.....	12
2.3.- Ausencia de un programa de recorridos de control de peligro aviario y de otra fauna	13
2.4.- Se incumple con las normas básicas para la operación de vehículos dentro del aérea de aeronaves	15
2.5.- El protocolo de operaciones para la atención de emergencias está desactualizado.....	23
III. CONCLUSIONES	27
IV. RECOMENDACIONES	28

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

		Pág.-
1	Verificación de cumplimiento del PAO	09
2	Cumplimiento del MOA	15
3	Actualización del Protocolo para la atención de emergencias	24

ABREVIATURAS

DGAC	Dirección General de Aviación Civil.	AITBP	Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma
AVSEC	Seguridad de la aviación.		
RAC	Reglamento Aeronáutico Costarricense	SIAR	Sistema de Información Aeronáutico Regional
SeMS	Sistema de gestión de la seguridad de la aviación	NCASP	Programa nacional de seguridad de la aviación civil
PAO	Plan anual operativo	MOA	Manual de Operaciones Aeroportuarias

I. INTRODUCCIÓN

1.1.- NATURALEZA DEL ESTUDIO

La operación del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, debe garantizar la eficiencia y eficacia en su gestión en procura de mantener los requerimientos mínimos para cubrir los servicios aeroportuarios que están a cargo de dicha administración y por ende satisfacer el objetivo institucional.

1.2.-JUSTIFICACIÓN

El presente estudio responde al cumplimiento del Plan de Trabajo 2015, finalizándose en los primeros meses del 2016.

1.3.-OBJETIVOS

1.3.1.- Objetivo general

Evaluar la gestión administrativa del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, así como el proceso de coordinación con oficinas centrales de la DGAC.

1.3.2.- Objetivos específicos

1. Evidenciar el cumplimiento del PAO y que el mismo responda a la existencia de indicadores.
2. Verificar que los cobros realizados producto de las operaciones efectuadas en el AITBP, corresponda a las regulaciones tarifarias, financieras definidas por la DGAC, para este aeropuerto.
3. Comprobar el cumplimiento del procedimiento 7P02 Administración de aeropuertos, 7I11 Emisión de credenciales para ingreso a áreas restringidas del AITBP, 7M21 Plan de Emergencia AITBP.
4. Verificar aspectos relevantes de control interno, definidos a percepción.
5. Conocer la eficiencia del servicio a partir de encuestas a percepción de sus operadores.
6. Comprobar el cumplimiento de la normativa (Reglamento 34849) referente al alquiler de uso en precario.

1.4.- ALCANCE

Contemplará desde julio 2014 a agosto 2015, ampliándose en los casos en que se estimó necesario.

1.5.- METODOLOGÍA

En la ejecución de la auditoría se aplicó la metodología establecida por esta Unidad para el desarrollo de auditorías, las técnicas y prácticas de la profesión y lo establecido en el Manual de Normas Generales de Auditoría para el Sector Público

1.6.- TIPO DE AUDITORÍA

Operativa

1.7.- NORMATIVA ADMINISTRATIVA, LEGAL Y TÉCNICA

- a. Ley General de Control Interno, N° 8292.
- b. Ley 5150 de 14 mayo de 1973.
- c. Normas de Control Interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE)
- d. Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público, (R-DC-119-2009)¹
- e. Normas Generales de Auditoría para el Sector Público (R-DC-064-2014)²
- f. Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños 7R15, Decreto 34849 MOPT
- g. Procedimiento Administración de Aeropuertos 7P02
- h. Emisión de credenciales para ingreso a las áreas restringidas del AITBP, 7I11.
- i. Plan de Emergencia AITBP, 7M21
- j. Manual Guía de Aviación Civil, tercera edición enero 1992.

Asimismo, en la tramitación del presente estudio se deberá observar lo estipulado en la Ley General de Control Interno, N° 8292, específicamente en los siguientes artículos:

¹ La Gaceta N° 28, del 10 de febrero del 2010

² La Gaceta N° 184 del 25 de setiembre del 2014, vigente a partir del 01 de enero del 2015

“Sección IV
Informes de Auditoría Interna

Artículo 36.—**Informes dirigidos a los titulares subordinados.** Cuando los informes de auditoría contengan recomendaciones dirigidas a los titulares subordinados, se procederá de la siguiente manera:

- a) El titular subordinado, en un plazo improrrogable de diez días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, ordenará la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de ellas, en el transcurso de dicho plazo elevará el informe de auditoría al jerarca, con copia a la auditoría interna, expondrá por escrito las razones por las cuales objeta las recomendaciones del informe y propondrá soluciones alternas para los hallazgos detectados.
- b) Con vista de lo anterior, el jerarca deberá resolver, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir de la fecha de recibo de la documentación remitida por el titular subordinado; además, deberá ordenar la implantación de recomendaciones de la auditoría interna, las soluciones alternas propuestas por el titular subordinado o las de su propia iniciativa, debidamente fundamentadas. Dentro de los primeros diez días de ese lapso, el auditor interno podrá apersonarse, de oficio, ante el jerarca, para pronunciarse sobre las objeciones o soluciones alternas propuestas. Las soluciones que el jerarca ordene implantar y que sean distintas de las propuestas por la auditoría interna, estarán sujetas, en lo conducente, a lo dispuesto en los artículos siguientes.
- c) El acto en firme será dado a conocer a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente, para el trámite que proceda.

Artículo 38—Planteamientos de conflictos ante la Contraloría General de la República. Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a

partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la contraloría General de la República, dentro de los ocho días siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

La Contraloría General de la República dirimirá el conflicto en última instancia, a solicitud del jerarca, de la auditoría interna o de ambos, en un plazo de treinta días hábiles, una vez completado el expediente que se formará al efecto. El hecho de no ejecutar injustificadamente lo resuelto en firme por el órgano contralor, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el capítulo V de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N° 7428 de 7 de setiembre de 1994.

CAPÍTULO V

Responsabilidades y Sanciones

Artículo 39.—Causales de Responsabilidad administrativa. El jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relativa de servicios...”

1.8.- CUMPLIMIENTO CON NORMAS GENERALES DE AUDITORÍA

El estudio se ejecutó de conformidad con las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público (R-DC-64-2014) y las Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en sector Público.

1.9.- LIMITACIONES

No se identificaron limitaciones para el desarrollo de este estudio.

1.10.- GENERALIDADES DEL ESTUDIO



Es uno de los cuatro aeropuertos internacionales de Costa Rica y esta pista de aterrizaje solo tiene capacidad para aviones de cierto peso, por su capacidad estructural del pavimento, no obstante en él aterrizan jets ejecutivos, turbo impulsados. Se ubica en la capital San José, en el distrito de Pavas. Aproximadamente, se encuentra a 8 km. noroeste de San José y a 11 km. sureste del Aeropuerto Juan Santamaría en un terreno de aproximadamente 41 hectáreas. El aeropuerto lleva el nombre del piloto costarricense Tobías Bolaños Palma (1892-1953), primer piloto graduado y quien sentó las bases de la aviación en Costa Rica.

Su administración depende de la Unidad Coordinación de Aeropuertos ubicada en las oficinas Centrales de la DGAC, actualmente su administrador es el Licenciado Leonardo Calvo Vega, quien asumió el puesto a partir del 01 de agosto del 2015.

1.11.- COMUNICACIÓN DE RESULTADOS

En atención a lo señalado en la Norma 205 (Comunicación de resultados) de las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, el 07 de abril del año en curso se remitieron notas con el fin convocar a la conferencia final con el

propósito de atender, escuchar y valorar opiniones, discrepancias y aportes que puedan surgir de los resultados finales que obtuvimos durante el estudio. Este ejercicio se llevó a cabo el 15 de abril del 2016 en la sala de reuniones de la Auditoría Interna, con la presencia, por parte de la Administración de Leonardo Calvo Vega y Rafael Mauricio Espinoza Murillo, Durante el desarrollo de ese ejercicio se presentaron observaciones al documento, las cuales provocaron algunas modificaciones y cambios al informe, esto cuando se estimó pertinente.

II. COMENTARIOS

2.1.- DISCREPANCIAS EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS RESULTADOS DEL PAO

El plan operativo del aeropuerto es un documento oficial en donde el administrador del mismo enumera los objetivos y directrices que deben cumplirse en el periodo efectivo de un año.

Una de las utilidades fundamentales de establecer un plan operativo radica en que mediante las herramientas adecuadas se realice un seguimiento exhaustivo del mismo, con el fin de evitar desviaciones en los objetivos. En este sentido, nos dimos a la tarea de verificar y comprobar si los resultados expuestos en el mismo fueron efectivamente cumplidos, a continuación el detalle de ese ejercicio:

Cuadro 1

Verificación de cumplimiento del PAO

Meta	Unidad de medida	% Avance	Indicador	Verificación por parte de auditoría
Ejecución de 2 simulacros de emergencia aérea. Uno para este Aeropuerto y otro para el AIDOQ	Simulacros ejecutados/ Simulacros programados	0/1=0	Ejercicio de simulacro de atención de emergencia aérea ejecutados	El Administrador comenta lo siguiente: "No es prudente hacerlo cuando se sabe que existen indicadores que evidencian que no se ha venido trabajando bien"
Obtención del galardón Bandera Azul cambio climatológico	5 acciones programadas	Solo 3 Ejecutadas	Efectividad de acciones programadas	El Administrador comenta que "No se ha retomado este tema.
Formulación del programa de control prevención del peligro aviario y de otra fauna.	Plan formulado/ Plan programado	0	Estudio de fauna no se han realizado acciones correspondientes	Comenta además que: %1 compañero Víctor Aguilar de la Coordinación de aeropuertos debe de dar insumos en materia de OACI por lo que se tiene pendiente esta información

Meta	Unidad de medida	% Avance	Indicador	Verificación por parte de auditoría
Conformación de 3 Comités de Peligro Aviario. (Uno por aeropuerto)	Comité conformado/Comité programado	0	Pendiente por falta de personal	Asimismo informa: "Se tiene siempre ese problema porque no tengo funcionarios que con la formación académica para pertenecer a un comité de estos"
Establecimiento de un programa de reciclaje	Acciones programadas/ Acciones planificadas	100%	Programa implementado	No se determinó que se esté desarrollando el programa.
Establecimiento de centros de acopio.	Programa requerido/ programa planificado	100%	Establecimiento de acopio requerido	No se determinó el desarrollo de dicho establecimiento.
Vigilancia continua de la implantación de un sistema de marchamo para la identificación de vehículos con acceso a áreas restringidas	Sistema implantado/ marchamos emitidos	0	Sistema de marchamo de vehículo implementado	Se verificó en el Cumplimiento del MOA

Fuente: Elaboración propia con base en información brindada por AITBP y Unidad Coordinación de Aeropuertos

Como se observa, las 7 metas que se comprobaron correspondientes al año 2014 a la fecha del estudio se encontraban pendientes de cumplir, no se determinaron documentos que demuestren acciones para la conclusión de éstas.

Se evidencia que la Unidad Coordinación de Aeropuertos no estaría evaluando de la mejor forma la gestión de cada aeropuerto por separado. Además, que ésta no determina la existencia de un indicador de gestión o conjunto de indicadores que conformen un sistema de información el cual le permita una evaluación integral de la gestión, ayudando el mismo a que si los resultados no son satisfactorios se examinarían los procesos para determinar la causa.

En relación con esta materia, las Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE) dictan lo siguiente:

“4.5.1 Supervisión constante. El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben ejercer una supervisión constante sobre el desarrollo de la gestión institucional y la observancia de las regulaciones atinentes al SCI, así como emprender las acciones necesarias para la consecución de los objetivos.

Asimismo, la Unidad Coordinadora de Aeropuertos no cumple con el procedimiento 7P02 Procedimiento Administración de Aeropuertos el cual expone:

2.3 GESTIÓN ADMINISTRATIVA AEROPORTUARIA.

2.3.1 Unidad Coordinación de Aeropuertos.

2.3.3. La Unidad de Coordinación de Aeropuertos supervisa, orienta y evalúa a las Administraciones de los Aeropuertos Tobías Bolaños Palma, en las funciones de Presupuesto, Plan Anual Operativo, Gestión de Calidad, Control Interno, Gestión de Bienes e Insumos de Materiales”.

La falta de supervisión por parte del administrador del aeropuerto en la información que se suministra a otras Unidades, aunado también a la ausencia de supervisión por parte de la Unidad Coordinación de Aeropuertos cuando se remite información de cumplimiento del PAO estaría generando resultados sesgados e incorrectos.

2.2.- EL CONTROL ESTADÍSTICO DE OPERACIONES Y DE VUELOS NO SE HA ENVIADO A LA UNIDAD DE PLANIFICACIÓN DESDE JUNIO DEL 2015

La torre de control elabora una tira de vuelo para cada movimiento de la aeronave (llegada y salida) anotando: Fecha, matrícula de la aeronave, tipo y peso de la aeronave, número de vuelo, nombre de la compañía a la que pertenece, código de la compañía, uso de los servicios de iluminación de pista, número de entrando/saliendo, hora de llegada o salida, lugar de procedencia y lugar de destino, esta información es digitada e incluida en la base de datos que implementó la Unidad de Informática en conjunto con Recursos Financieros para procesar tal información y

ser remitida a la Unidad de Planificación mediante correo electrónico y elaborar las estadísticas de operaciones.

Al examinar el cumplimiento de esta actividad, se determinó que el control estadístico de operaciones y de vuelos no se ha enviado a la Unidad de Planificación desde junio del 2015, este dato se corroboró con la Unidad de Planificación que nos indicó lo siguiente:

“La información esta [Sic] retrasada desde julio del 2015 a diciembre”.

Por su parte, el procedimiento Administración de Aeropuertos apunta lo siguiente:

2.2. Estadística aeronáutica:

2.2.1. Tiras de vuelo

2.2.1.2. Para los otros aeropuertos Internacionales (Daniel Oduber, Tobías Bolaños y Limón), el Encargado de la Administración de cada aeropuerto recibe diariamente las tiras de progreso de vuelos, las procesa y remite mensualmente el 5F14, Registro de operaciones diarias al responsable análisis estadístico.

El no procesar oportunamente estos datos genera retrasos en la elaboración de estadísticas diarias por consiguiente datos inexactos al aeropuerto.

2.3.- AUSENCIA DE UN PROGRAMA DE RECORRIDOS DE CONTROL DE PELIGRO AVIARIO Y DE OTRA FAUNA

Una de las actividades de la administración del aeropuerto es la prevención contra los choques con aves o causados por la incursión de otros animales en las instalaciones aeroportuarias, actividad que conlleva a la optimización de la gestión de la operación del aeropuerto para prestar un mejor servicio a los usuarios.

Sobre este tópico, se solicitó el programa de control prevención del peligro aviario y de otra fauna sin embargo éste no existe, nos explicó el administrador lo siguiente:

“La formulación del programa para revisar regularmente el entorno del aeropuerto, recorrido áreas inmediatas a la pista, recorrido de zonas adyacentes, se hará el próximo año. Por falta de personal capacitado no se está realizándolo”.

Por su parte, el Procedimiento Administración de Aeropuertos dicta lo siguiente:

2.5.3 Peligro Aviario y Fauna.

2.5.3.1

La DGAC designa al Coordinador de Aeropuertos, autoridad encargada de los aeródromos locales del estado bajo su administración, el control de peligro aviario y fauna, para lo cual contará con funcionarios de las administraciones aeroportuarias lado aéreo de la DGAC delegados como Oficiales

2.5.6 Notificación de Choque de Aves u otra Fauna.

2.5.6.1 El Oficial de Control de Peligro Aviario y Fauna realiza Diariamente las inspecciones de pista y rampa.

En caso de encontrar indicios de aves u otra fauna muerta:

- Documenta el hecho mediante la toma de fotografías. Llena el formulario 7F41, Reporte diario de avistamientos especificando el día, la hora, la especie de ave u otra fauna encontrada y el sitio.
() ...”

El incumplimiento con el control del peligro aviario y fauna desmejora la seguridad de la aviación en el aeropuerto.

2.4.- SE INCUMPLE CON LAS NORMAS BÁSICAS PARA LA OPERACIÓN DE VEHÍCULOS DENTRO DEL AÉREA DE AERONAVES

Se verificó el cumplimiento de las normas básicas para la operación segura y eficiente de vehículos que por uno u otro motivo se desplazan dentro de área de movimiento de aeronaves, basándonos en lo establecido en el sistema de gestión de la institución. A continuación se muestran las debilidades que se determinaron:

Cuadro 2

Cumplimiento del MOA

Número	Descripción	Condición	Observaciones
3.3.1.1.a	Solicitud escrita dirigida al operador del Aeropuerto, firmada por el representante legal o el Gerente de la empresa interesada, exponiendo las razones por las cuales se hace indispensable el uso del vehículo en las áreas restringidas y especificando además las áreas y los lugares por donde debe transitar.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Según el Administrador del aeropuerto: Se está trabajando con un comité tratando de implementar o cambiar el manual ajustándolo a las necesidades reales, cumpliendo con el reglamento de control de entrada y salida de personas al AITBP del MOPT. No hay suficientes recursos para implementar el procedimiento.
3.3.1.1.b	Póliza de seguro vigente del vehículo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.3.1.1.c	Fotocopia vigente del Certificado Revisión Técnica (RTV).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.3.1.1.d	Cumplimiento del vehículo con todas las especificaciones que se señalan en el punto 4.4 del presente Manual. La correspondiente verificación debe ser efectuada por los Supervisores de Operaciones Aeroportuarias.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a

Número	Descripción	Condición	Observaciones
3.3.1.1.e	Los vehículos autorizados para transitar por las áreas restringidas del aeropuerto, solo puede ingresar o salir de éstas a través de las puertas indicadas en el permiso correspondiente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.3.1.1.f	Los vehículos y equipos que requieren ingresar a la pista o zonas aledañas, deben estar provistos de radio de frecuencia banda aérea, el cual debe estar en perfectas condiciones de operación, además el personal debe conocer el léxico aeronáutico, de lo contrario deben ser escoltados por los Supervisores de Operaciones Aeroportuarias.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.3.2.1	Toda persona que requiera ingresar un vehículo clasificado en el Grupo III a las áreas restringidas del aeropuerto, debe solicitar en lo posible con al menos ocho días de anticipación, el correspondiente permiso ante el Operador del Aeropuerto del lado aéreo, de acuerdo a la necesidad que justifique cada vehículo su presencia en plataforma o rampa. La solicitud debe presentarse por escrito, exponiendo las razones por las que se hace indispensable el uso del vehículo en las áreas restringidas, especificando las áreas y los lugares por donde necesita transitar y el tiempo por el cual se solicita el permiso.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.3.2.2	Todo vehículo del Grupo III debe ingresar escoltado o guiado a las áreas restringidas y el responsable de su conducción tiene que obedecer todas las instrucciones impartidas por quien lo escolte o lo guíe. El escolta será el Supervisor de Operaciones Aeroportuarias en turno o quien designe el Operador del Aeropuerto del lado aéreo siempre y cuando conozca las normas de manejo en el área de movimiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a

Número	Descripción	Condición	Observaciones
3.3.2.3	El Supervisor de Operaciones Aeroportuarias vigilará que todo vehículo que se encuentre dentro de las áreas restringidas del aeropuerto, sin tener el correspondiente permiso, debe ser retirado hasta la puerta de salida, informando de manera inmediata a las autoridades de aviación civil y de policía aeroportuaria para que realicen la respectiva investigación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.4.1	Los vehículos automotores deben estar debidamente identificados con los colores y nombres de la empresa aérea o de las compañías de despacho, en los costados laterales o en lugar visible, de acuerdo a las especificaciones establecidas por el RAC 139 Certificación de Aeropuertos. Los vehículos que no sean automotores, deben estar pintados con los colores y logotipos distintivos de su empresa. La verificación de tales condiciones es responsabilidad del Supervisor de Operaciones Aeroportuarias del Operador del Aeropuerto del lado aéreo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Solo están identificados los de Seguridad Aeroportuaria, Asistencia en Tierra, Vehículos DGAC, Bomberos y RECOPE.
3.4.2	Los vehículos que usualmente operan en el lado aéreo del aeropuerto, deben cumplir con las siguientes especificaciones: CINTA REFLECTIVA. Una cinta refractiva de 20 cm de ancho a través del vehículo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No todos. Solo RECOPE.
	FAROS. Los faros o luces destellantes deben tener luz de baja intensidad con un límite superior de 400 candelas, para evitar interferencia a la visión nocturna. La intensidad mínima de interferencia en el plano horizontal	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No todos. Solo RECOPE.

Número	Descripción	Condición	Observaciones
	debe ser de 40 candelas. Cobertura azimutal horizontal de 360°.		
	BANDERA . Debe portar bandera cuadriculada 30 cm x 30 cm con cuadros en color rojo y blanco, cumpliendo con las disposiciones recomendadas en el RAC 139.329 Certificación de Aeropuertos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No todos. Solo RECOPE.
	2. Vehículos de servicio del aeropuerto: faros destellantes amarillos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	El servicio se da, pero no se cumple con el color.
	3. Vehículos de soporte de aeronaves: faros rotativos amarillos o rojos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No hay estandarizado.
3.4.3	Es responsabilidad del Supervisor de Operaciones Aeroportuarias vigilar por el cumplimiento de las siguientes disposiciones:		
3.4.4	a) Todos los vehículos deben estar en óptimas condiciones mecánicas y eléctricas, de luces, bocina, y una visión despejada en todas las direcciones desde el asiento del conductor.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No se realiza
3.4.5	b) Todo vehículo debe estar equipado de luz reversa y señal audible que alerte al personal en los alrededores.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Solo RECOPE.
3.4.5	c) Los vehículos cabinados deben de portar extintores adecuados; dichos elementos deben ubicarse en forma tal que se posibilite su fácil acceso y mantenerse en óptimas condiciones.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Solo RECOPE
3.4.7	d) Los vehículos destinados al transporte de desechos dentro del aeropuerto, además de	<input type="checkbox"/> Satisfactorio	Se usa chapulín con carreta abierta. La basura se entrega a la basura municipal.

Número	Descripción	Condición	Observaciones
	cumplir con las anteriores especificaciones, <u>deben estar dotados de contenedores cerrados en una estructura que permita su fácil lavado y desinfección.</u>	<input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	
3.4.8	Los vehículos destinados al manejo de excretas, adicionalmente deben cumplir con las siguientes especificaciones: a. Los acoples, empalmes, ductos, válvulas y recipientes componentes del equipo, deben estar en perfecto estado de funcionamiento y mantenimiento, garantizando que no se produzcan escapes, filtraciones o derrames que contaminen y causen riesgo sanitario.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Las aeronaves se limpian en los hangares.
	b. Contar con los elementos necesarios que permitan limpiar, desinfectar y recoger inmediatamente todo derrame de excretas que se provoque en cualquier zona del aeropuerto.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No se inspecciona.
3.4.9	Las anteriores especificaciones deben ser verificadas periódica y aleatoriamente por los Supervisores de Operaciones Aeroportuarias y en coordinación del personal del Ministerio de Salud destacado en el aeropuerto. El no cumplimiento de las especificaciones antes indicadas obliga al Operador del Aeropuerto del lado aéreo a impedir la operación del referido vehículo dentro del aeropuerto.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No se realiza.
3.5.1.1	Todo vehículo que transite en las áreas restringidas del lado aéreo del aeropuerto, debe ser operado por personal capacitado, portar Licencia de Conducir respectiva, acorde a la categoría del vehículo a operar en el aeropuerto. El Permiso de Conducir en Plataforma será autorizado y expedido por el Operador del Aeropuerto del lado aéreo, previo		

Número	Descripción	Condición	Observaciones
	cumplimiento de los siguientes requisitos:		
3.5.1.1.a	Solicitud escrita al Operador del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma del lado aéreo, diligenciado y firmado por el representante legal o Gerente de Aeropuerto de la empresa interesada, o quien éste delegue oficialmente, presentando al funcionario que requiere el Permiso de Conducción en Plataforma, y señalando el cargo que éste desempeña dentro de la misma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.5.1.1.b	Fotocopia de la cédula de Identidad, de la Licencia de Conducción.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.5.1.1.c	Constancia de Calificación para el Manejo de Vehículos y Equipos por parte de la compañía interesada.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.5.1.1.d	El Operador autoriza el Permiso de Conducción en plataforma, una vez cumplidos los anteriores requisitos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.3.1.1.a
3.5.1.1.e	Con la expedición del Permiso de Circulación en Plataforma (P.C.P.), el Operador del Aeropuerto del lado aéreo no asume responsabilidad, pues se refiere estrictamente al conocimiento de las Normas de Seguridad en Plataforma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Nos informa: "Desconozco PCP. No entiendo".
3.5.1.1.g	Todo vehículo debe transitar por la derecha sobre las vías vehiculares, las cuales están demarcadas con líneas blancas; está prohibido salirse de dichas líneas. El tráfico que fluye en línea recta, tiene prioridad frente al que gira.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No hay demarcación.
3.5.1.1.i	Está prohibido estacionar sobre el área destinada para la circulación de vehículos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No hay demarcación.

Número	Descripción	Condición	Observaciones
3.5.2	<p>Cuando un conductor de vehículos o equipos de asistencia en tierra, habilitado para conducir en otro aeropuerto costarricense de similar o superior categoría, requiera desempeñarse transitoria o definitivamente como conductor en el Aeropuerto, se le podrá expedir un permiso de conducir provisional (PCP) hasta por ocho (8) días, siempre y cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se vincule laboralmente a una empresa establecida en el Aeropuerto. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Nos comunica el Administrador que: "No se tramitan permisos".
	<ul style="list-style-type: none"> - Presente la documentación requerida para la emisión de gafetes y expedición del Permiso de Conducción en Plataforma (PCP). 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.5.2
	<ul style="list-style-type: none"> - Que aporte certificación expedida por el explotador del Aeropuerto de origen y fotocopia del documento que lo acredite para conducir en plataformas. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.5.2
	<ul style="list-style-type: none"> - La expedición del PCP definitivo estará sujeta a la asistencia y aprobación de la correspondiente inducción impartida por el operador del aeropuerto. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Ídem Punto 3.5.2
3.5.12	No se pueden estacionar vehículos ni equipos en zonas que no estén debidamente demarcadas y/o autorizadas para tal fin. Los que se encuentren fuera de dichas zonas; podrán ser removidos por el Operador del Aeropuerto del lado aéreo a expensas y bajo riesgo de los propietarios.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	No hay demarcación.
3.5.15	No se pueden recoger o dejar pasajeros en áreas del aeropuerto que no estén debidamente demarcadas y destinadas para tal efecto.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Nos explica el Administrador que "Se utilizan los hangares para abordaje".

Fuente: Elaboración propia con base en información brindada por AITBP

Sobre el particular, la gestión ejercida por la Administración del aeropuerto en relación con este tema es la siguiente³:

" () ...

- En setiembre del 2015 se tomó la decisión de conformar un comité interinstitucional integrado por colaboradores de Seguridad Aeroportuaria, la Dirección de Inteligencia y Seguridad, el jefe de Operaciones Aeroportuaria y la Administración para avocarse a trabajar en lo que reglamentariamente debe mejorarse en materia de emisión de gafetes de identificación, ingreso a personas a las áreas restringidas, acceso y **permanencia de vehículos automotores y otros equipos de servicio en tierra, en las áreas de plataforma, rampa y calles de rodaje del AITBP.**
- El 22 de setiembre se efectuó la primera reunión del Comité...En materia de vehículos se tomó el acuerdo de revisar el reglamento vigente en materia, referido en el Reglamento para el Control de Entrada y Salida de Personas y Vehículos a las Áreas de Acceso Restringido en el AITBP. Se acordó hacer las observaciones respectivas para la siguiente reunión del comité...Del resultado que se obtenga, se elaborará un diagnóstico que permitirá determinar que se aplica y que no se aplica a nivel Administrativo en materia control de entrada y salida de vehículos a las áreas de acceso restringido en el AITBP y con esto, efectuar las mejoras reglamentarias pertinentes...".

De conformidad con lo anterior, el Manual de Operaciones Aeroportuaria⁴ estipula lo siguiente:

"1.3. El operador del Aeropuerto, responsable del lado aéreo, se obliga a:

A- Ejercer inspección y supervisión permanente de las operaciones del lado aéreo, así como coordinar con las empresas que prestan servicios en el aeropuerto, la

³ Oficio DGAC-AITB-OF-730-2015

⁴ 08/09/2014 REVISION : 02

implementación y aplicación de regulaciones aeronáuticas nacionales e internacionales.

B- Adoptar medidas tendientes para que en todas aquellas actividades relacionadas con el lado aéreo, se garantice la seguridad operacional por parte de personas y equipos dispuestos para ello.

E- Conforme se establece en este manual vigilar el estricto cumplimiento de las normas aplicables contenidas en estos Reglamentos.

F- El incumplimiento de lo establecido en este Manual, será objeto de sanciones conforme a lo estipulado en la Ley General de Aviación Civil, en los Reglamentos Aeronáuticos y demás normas vigentes”.

El cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas que deben aplicarse en el AITBP podría estar generando una operación insegura y deficiente dentro del área de movimiento.

2.5.- EL PROTOCOLO DE OPERACIONES PARA LA ATENCIÓN DE EMERGENCIAS ESTÁ DESACTUALIZADO

Se verificó el cumplimiento del Procedimiento para la Vigilancia de Servicios Aeronáuticos, basándonos en el procedimiento 7M21 Administración de Emergencias Aéreas y Contingencias AITBP, cuyo objetivo primordial es establecer líneas de acción y procedimientos, que permitan enfrentar debidamente los riesgos inherentes derivados, tanto de las operaciones aeronáuticas, como de las distintas actividades complementarias, apegado al Decreto Ejecutivo 7037-T del 23 de mayo de 1977, “Protocolo de Operaciones para la Atención de Emergencias Aéreas”. Resultando lo siguiente:

Cuadro 3

Actualización del Protocolo para la atención de emergencias

Descripción	Condición	Observaciones
Se mantiene actualizado el protocolo de operaciones para la atención de emergencias.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input checked="" type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	Según la Administración "No, actualmente se está actualizando, el plan con el que se está trabajando se emitió en el año 2013".

Fuente: Elaboración propia con base en información brindada por AITBP

Asimismo se le consultó a la Unidad de AVASEC-FAL sobre esta situación exponiéndonos lo siguiente:

Se le preguntó: ¿cuál es el criterio de ustedes de que este plan se encuentre desactualizado?

"En reciente visita por parte de nuestros inspectores se detectó dicha anomalía para lo cual se ha programado una auditoria a partir del 17 de diciembre de los corrientes."

¿Cuáles normas se están incumpliendo?

"RAC capítulo 4 punto 17.75"

CAPÍTULO IV: MEDIDAS DE CONTINGENCIA

17.75. PLANES DE CONTINGENCIA

a)

El operador del aeropuerto debe adoptar planes de contingencia en materia de seguridad de la aviación, que propendan a atender todo incidente o emergencia, para lo cual debe:

a-Establecerlos e implementarlos

b-Conducir revisiones y ejercicios de estos planes de contingencia, incluyendo al personal que tiene responsabilidades bajo esos planes.

c-Asegurarse de que las partes involucradas en los planes de contingencia conocen sus responsabilidades, y que toda la información contenida en los planes es actual y fehaciente.

¿Qué acciones se han tomado al respecto?

“Se programó una auditoria a partir del 17 de diciembre de los corrientes.”

Aunado a lo anterior, el Manual de Seguridad de la Aviación⁵ establece:

7.2.3.1 Las medidas de control de calidad deberían ser equitativas, fiables e imparciales, a fin de fomentar la cooperación de las entidades objeto de control y asegurarse de que los resultados se respetan y las medidas correctivas se aplican eficazmente (El subrayado no es del original.)

7.2.4.3 Todas las entidades con responsabilidades en la seguridad de la aviación deberían estar sujetas a actividades de seguimiento y control (El subrayado no es del original.)

El descuido en la supervisión continua de normativa aplicable a la administración del aeropuerto, en este caso, podría generar desorientación en la ejecución del plan de emergencia de aeropuerto, así como en la coordinación entre

⁵ Aprobado por el Secretario General y publicado bajo su responsabilidad Novena edición - 2014.

las diversas dependencias (o servicios) del aeropuerto al poner en práctica especificaciones desactualizadas en caso de emergencia aérea.

III. CONCLUSIONES

De acuerdo a los resultados del estudio, se tiene que:

1. Se incumplieron las metas del PAO 2014 a pesar que se informó a la Unidad de Planificación su cumplimiento del 100%.(Comentario 2.1)
2. Desde junio del 2015 la Administración del aeropuerto no ha enviado a la Unidad de Planificación la información estadística para que se elabore el informe de operaciones diarias de los aeropuertos internacionales. (Comentario 2.2)
3. No se determinó el programa de recorridos de control de peligro aviario y de otra fauna para el AITBP. (Comentario 2.3)
4. Existen omisiones en el cumplimiento del Manual de Operaciones Aeronáuticas afectando la seguridad de los vehículos que por uno u otro motivo se desplazan dentro del área de movimiento, así como la de las aeronaves. (Comentario 2.4)
5. Plan de Respuesta para Emergencias Aéreas y Contingencias se encuentra desactualizado, su última actualización data del año 2013. (Comentario 2.5)

IV. RECOMENDACIONES

A la Dirección General de Aviación Civil

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

A la Unidad Coordinadora de Aeropuertos

2. Supervisar, evaluar y verificar el cumplimiento efectivo de las metas en el campo con base en los informes de avances trimestrales. (Conclusión 3.1)

A la Administración del Aeropuerto

3. Revisar la información que envía a las otras Unidades sobre avances de PAO.(Conclusión 3.1)
4. Actualizar la información estadística y remitirla oportunamente a la Unidad de Planificación en el formato establecido. (Conclusión 3.2)
5. Tomar las acciones que se estimen necesarias, de forma tal que se elabore el programa de control de peligro aviario y de otra fauna, e implementarlo, de acuerdo con las posibilidades fácticas imperantes. (Conclusión 3.3)
6. Si el Manual de Operaciones Aeronáuticas no se ajusta a la infraestructura, condiciones y características constructivas del AITBP, y por lo tanto, no es posible cumplirlo en su totalidad, promover las acciones que se estimen pertinentes, a fin de que se elabore un MOA, acorde con esas de circunstancias. (Conclusión 3.4)
7. Actualizar Plan de Respuesta para Emergencias aéreas y contingencias. (Conclusión 3.5)

