

14 de febrero de 2018

DGAC-DA-AOL-OF-043-2018

Referencia: DGAC-DG-CIR-N°-0002-2018

Señor
Enio Cubillo Araya
Director General
Director General de Aviación Civil

Asunto: Informe final de gestión Roy Solís Cruz.

Estimado señor:

De acuerdo a la circular DGAC-DG-CIR-N°-0002-2018 de fecha 26 de enero de 2018, en apego a lo dispuesto en el artículo 41 inciso 36 del Reglamento Autónomo de Servicio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Decreto Ejecutivo número 36235 de fecha 05 de julio de 2010, son obligaciones de los servidores de la Dirección General de Aviación Civil, rendir un informe de su gestión a su jefatura inmediata, además hacerle entrega por escrito de los bienes que tenga asignados y de toda identificación y carné otorgado por la Administración para el ejercicio de sus funciones, cuando deje el cargo por traslado al Órgano Fiscalizador del contrato de gestión Interesada, según oficio DGAC-DG-0215-18, le indico:

Informe de gestión del mes de mayo de 2014 al 14 de febrero de 2018:

Gracias al concurso interno promovido por la administración en el mes de abril de 2014 se concretó el traslado del puesto de Encargado Financiero a Coordinador de Aeropuertos, llevando con esto un intenso proceso de capacitación que se dio en el Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas de Colombia, conllevando esto al expertiz en el manejo de aeropuertos, terminales y aeródromos.

Producto de esta función hago una reseña de los principales logros obtenidos en los Aeropuertos y Aeródromos Públicos que en mi gestión me toco administrar:

Sistema Nacional Aeropuertos

Periodo 2014-2015

Este periodo de transición y adaptación conllevó la ejecución del plan de supervisión en los aeródromos locales y la participación en los comités de Seguridad, Facilitación, Aviar y Operadores en los Aeropuertos Internacionales Daniel Oduber y Juan Santamaría en los cuales se tuvo estrecha relación y se fomentaron las bases de la comunicación que hoy día persiste.

El principal logro de este periodo lo circunscribo a la adquisición de un equipo especial de abordaje para personas con discapacidad, El equipo Lift Jet vino a dar una facilidad que hasta ese momento había sido imposible contratar aun teniendo sendas órdenes de la sala cuarta para su cumplimiento y que en mi gestión se hizo realidad.



Otro hecho de trascendental importancia en el periodo 2015, fue que en el mes de noviembre de 2015 se desarrolló un simulacro a escala real en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, el cual fue exitoso dado que se enmendó el plan de emergencias y se puso a prueba la respuesta ante una emergencia con la Alerta 4^a, la cual arrojó resultados satisfactorios.

PERIODO 2016

1- AREA DE CONTROL INTERNO SAFETY & SECURITY

AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER

- Se realizó un estudio en conjunto con la administración sobre las funciones de cada uno de los colaboradores con el propósito de tener una mejor distribución de las cargas laborales y así garantizar una mejor ejecución de los procesos asignados.
- Se realizó un cambio significativo en el proceso de control, emisión y entrega de credenciales de acceso restringido al aeropuerto proceso que presentaba muchas debilidades en su control interno y de servicio al usuario según los reportes de AVSEC.
- Se implementó el procedimiento de cobro a las aeronaves privadas que no tienen cuenta de crédito con el CETAC.
- COMITÉ DE F.O.D (Foreign Object Debris). Se conformó el comité y se coordina con CORIPORT la limpieza diaria de la zona de Rayos X el cual era un foco de contaminación.
- COMITÉ AVIAR, tomando acciones para la mitigación y el control de las aves en el entorno aeroportuario, con el establecimiento de medidas, la aplicación de métodos y la implementación de procedimientos

AEROPUERTO INTERNACIONAL LIMON

-Asignación de funciones y responsabilidades de acuerdo al puesto entre el personal del AIL, funciones financieras y de cobro, funciones de inventario y mantenimiento de equipos y edificio, y funciones de control de correspondencia, planes y demás.

-Toda la Facturación ya se lleva a cabo en el AIL

- Mejoramiento de los procedimientos financieros del AIL (control de vales, viáticos, reintegros, etc)
- Mejoramiento de controles sobre el uso de caja chica (autoarqueos mensuales)
- Mejora del clima organizacional en la Administración del AIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS

Actualización, incorporación y oficialización de procedimientos, formularios e instructivos en el sistema de gestión.

7I 11 EMISION DE CREDENCIALES

7F190 ESTADISTICA VUELOS INTERNACIONALES

7F224 SOLICITUD DE CREDENCIALES ACCESO AREAS RESTRINGIDAS

7P02 ADMINISTRACION AEROPUERTOS

7F81 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN RVSM

2- INFRAESTRUCTURA

AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER

- REPARACIÓN DE PISTA Y DEMARCACIONES EN PLATAFORMA. se realizaron las reparaciones de 1500 mts de pista, calles de rodaje, gota #07, salida rápida de la pista #25, umbral de la pista #25, para un total de 98,000.00 metros cuadrados.

AEROPUERTO INTERNACIONAL LIMON

- Cambio total de techo del AIL por la empresa PLYCEM y la DGAC
- Construcción del Comedor Institucional y del Consultorio Médico de conformidad con lo requerido por el Reglamento Sanitario Internacional

junto con el la oficina de Administración de Proyectos, el Departamento de Infraestructura y coordinación de aeropuertos.

Aprobación de la construcción de las bodegas institucionales y del parqueo del AIL, pues ya cuentan con la aprobación del MIDEPLAN.

Instalación de transformador eléctrico externo, evitando el peligro de alta tensión en el AIL junto con Mantenimiento de la DGAC y coordinación de aeropuertos.

-Cambio de todas las luces y plafones de la pista 14-32 por parte de mantenimiento y colocación de bolsas de viento con luces de instrucción.

AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS

-Se logró demarcar gran parte del área de movimiento del aeropuerto, así como el recarpeteo en las calles de rodaje y en la Plataforma Remota 2.

-Se habilitó el sistema de control de luces de pista desde Golfo 2 para que Seguridad Aeroportuaria pueda activar el servicio cuando sea requerido en horas de la noche.

3- RESPONSABILIDAD SOCIAL DE LOS AEROPUERTOS

AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER

- Se promovieron pasantías y prácticas profesionales supervisadas con El COLEGIO TÉCNICO PROFESIONAL DE NICOYA. Se realizó un convenio de con el C.T.P. de Nicoya con el fin de brindar colaboración en la atención de servicio al cliente y para la organización de documentación y elaboración de informes de esta administración.

- Se conformó el grupo GREEN SOCIAL CREW con el fin de resaltar las acciones sociales a través de donaciones a escuelas de bajos recursos, hogares de ancianos, iglesias católicas y evangélicas, entre otros.

AEROPUERTO INTERNACIONAL LIMON

-Obtención Galardón Bandera Azul Ecológica (una estrella) 2015 por el cumplimiento de las actividades programadas para el mejoramiento y limpieza de las playas de la zona.

-Dos Campañas de limpieza de playa, con VOLUNTARIOS procedentes de la Comunidad, el Aeropuerto, la UCR, CUNLIMON y de la DGAC entre otras instituciones.

-Apoyo de COREDESPROLI en los planes de desarrollo del AIL con el fin de fomentar el turismo de la zona y la conservación de patrimonio limonense.

-Apoyo y atención de las necesidades a los programas de Ayuda Humanitaria de la Embajada de los Estados Unidos en coordinación con el Servicio de Vigilancia Aérea.

AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS

A lo largo del período se atendieron solicitudes de centros de estudio públicos y privados de diversos niveles, centros de enseñanza especial, Centros de Educación y Nutrición (CEN), Centros Infantiles de Atención Integral (CINAI), a los cuales se les brindó las facilidades requeridas para una visita segura a las instalaciones del aeropuerto.

4- FACILIDADES AEROPORTUARIAS

AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER

- Se realizó y apoyo la logística, recepción y salida de ciudadanos cubanos en un intenso operativo coordinado con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
- CENTRO COORDINACIÓN DE OPERACIONES HURACAN OTTO, se conformó el día miércoles 23 de noviembre 2016 hasta el día 26 de noviembre 2016 el apoyo logístico para la atención de la emergencia nacional.

AEROPUERTO INTERNACIONAL LIMON

Servicio de Meteorología equiparó horario al de la Administración del Aeropuerto eliminando la restricción existente de vuelos internacionales (vuelos internacionales de 6 a 6)

Incremento de vuelos del Operador SANSA

En el 2015 utilizaron el aeropuerto casi unas 6 mil personas y para el 2016 lo utilizaron mas de 8 mil personas.

Asimismo los vuelos internacionales hacia y desde Limón se incrementaron y se han mejorado los procedimientos de atención de los mismos coordinando la labor de las diferentes entidades que participan en la atención de este tipo de vuelos e incluso con la comunicación con la RADAR para mejorar la seguridad operacional.

Atención de dos operaciones de ayuda humanitaria con la permanencia de varios helicópteros de gran tamaño y de dos vuelos de un avión tipo FOCKER 50 con alrededor de 30 pasajeros en esta terminal aérea.

El AIL como Centro de atención de ayuda humanitaria para los damnificados del huracán OTTO en la zona del Caribe con la participación de funcionarios estadounidenses.

Participación activa del AIL en el comité regional de emergencias para la atención del huracán OTTO.

Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños

Se apoyó activamente a la Dirección General con el Estudio Integral de Hangares el cual fue remitido a la Dirección General de Aviación Civil mediante el oficio s/n del 10 de noviembre de 2016, carece de número dado que fue producto del trabajo de una comisión conformada por la Unidad Coordinadora de Aeropuertos, la Asesoría Legal y la Unidad de Infraestructura quien se negó a firmar el documento.

Dicho documento que era de carácter confidencial fue filtrado a los concesionarios del aeropuerto, provocando el rechazo de algunos y la queja ante la Dirección General, lo que provocó la solicitud de la Dirección de retirar el documento y realizar algunos cambios de forma que solicitó el señor Director, dichos cambios fueron realizados, sin embargo el documento nunca fue recibido nuevamente por la Dirección, aprovecho para adjuntar el mismo en el anexo 1 del presente Informe, dado que es un insumo que ha servido de base legal para las acciones sancionatorias administrativas hacia los concesionarios irregulares del aeropuerto que el consejo ha venido conociendo.

Un logro importante en la gestión del AITB fue que se logró controlar el trasiego de combustible hacia el exterior del aeropuerto y se avanzó con RECOPE para la eventual habilitación de combustible MOGAS en las instalaciones para aquellos operadores que cuenten con equipos habilitados para funcionar con el mismo.

-Se implementó el Plan de Contingencia por Ceniza Volcánica MRPV y MRLB, los cuales se encuentran vigentes en el sistema de gestión.

-Se atendieron todos los requerimientos técnicos y administrativos necesarios para que la atención de la emergencia provocada por el Huracán Otto tuviera éxito desde el punto de vista de intervención logística-aeroportuaria en la red nacional de Aeródromos, la coordinación fue constante con la Unidad de Navegación Aérea y puedo decir que las

operaciones de emergencia fueron adecuadamente coordinadas y ejecutadas.

Período 2017

Para el primer trimestre de ese año, la Dirección General decide remover de su cargo dado el incumplimiento de requisitos para el puesto del Señor Francisco Alvarado Díaz, quien había tomado el relevo por la pensión de la Señora Analive Rosales, esto conllevó a mi traslado temporal para asumir la administración de ese aeropuerto hasta tanto se pudiera nombrar, situación que se dio hasta el 16 de abril de 2017.

Durante la gestión 2017 se atendieron 2 auditorías a los Aeropuertos Daniel Oduber y Tobías Bolaños, AI03-2016 Gestión Administrativa del AIDO y AI-05-2016 Gestión Administrativa del AITB respectivamente, ambos informes ya se encuentran cerrados y las recomendaciones fueron implementadas.

Cumplimiento de Objetivos del PAO

Conozco que maliciosamente personas ajenas a mi departamento cuestionaron mi continua presencia en los aeropuertos que en primer lugar no veo él porque del cuestionamiento dado que como jefatura debía asumir mi rol de planificación y control de los objetivos y en segundo lugar mi presencia en los aeropuertos se daban una vez al mes cuando se realizaban las convocatorias a los comités de seguridad y operadores, comités en los cuales su servidor era el representante de la Dirección.

El siguiente cuadro habla sobre los resultados arrojados durante el último año de gestión;

| Valoración de Objetivos 2017 | % de Cumplimiento Promedio Rutinario-Estratégico |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Coordinación Aeropuertos | 95.85% |
| Aeropuerto Internacional Daniel Oduber | 91.00% |
| Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños | 98.60% |
| Aeropuerto Internacional Limón | 63.75% |

Atención de la Tormenta NATE

Lamentablemente por segundo año consecutivo nuestro país se vio afectado por una tormenta tropical, de igual manera nuestro departamento colaboró 24/7 en la atención de la operación de emergencia, intensas coordinaciones en la apertura y cierre de la red nacional de aeródromos así como la coordinación en el AITB con la operación humanitaria gestionada desde ese aeropuerto con resultados satisfactorios.

Adquisición de equipos específicos de Aeropuerto

Producto de la continua afectación de incendios forestales dentro del perímetro aeroportuario en el AIDO dado el crecimiento de la maleza en lugares de difícil acceso, se gestionó y preparó los términos de referencia para la adquisición de un equipo agrícola y sus aditamentos para colaborar en el proceso de chapea y recolección de residuos que significaban materia de propagación de los incendios dadas las altas temperaturas de la zona y que hoy día se encuentra en servicio en el aeropuerto.



Equipo Supervisor Operaciones Aeroportuarias



Estos vehículos especiales para aeropuertos vienen a colaborar con la supervisión de operaciones aeroportuarias así como la lucha contra el peligro aviar y fauna en el AIDO, totalmente equipados y en cumplimiento de las normas internacionales.

Aeródromo de Boca Naranjo

Dado el impresionante empuje que le ha dado esta administración al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria se tuvo que coordinar con los operadores aéreos la apertura a la operación comercial del aeródromo de Boca Naranjo, esto gracias al compromiso de los departamentos de OPS, SSP y Aeropuertos, el aeródromo alterno a Quepos está soportando el trajín de la temporada alta en la zona.



Limitantes

Las principales limitantes que afrontan los aeropuertos internacionales del país están intrínsecamente relacionados a su estructura administrativa, a diferencia del Aeropuerto internacional Juan Santamaría que cuenta con un Gestor y una estructura operativa, administrativa técnica y financiera, los Aeropuertos Daniel Oduber en Liberia, Tobías Bolaños en Pavas y El Aeropuerto de Limón carecen del personal Técnico y Administrativo que les impide implementar una estructura capaz de sustentar un proceso de certificación aeroportuaria.

El Reglamento Aeronáutico Costarricense 139 establece la normativa recomendada por la OACI para la Certificación de los aeropuertos, recomienda una estructura administrativa para garantizar el sustento operativo teniendo como premisa el cumplimiento de la seguridad operacional, los conceptos de SMS, RST, Peligro Aviar o bien las obras de infraestructura para la certificación se ven afectados por las políticas restrictivas de creación de plazas en la administración pública o la falta de recursos para construir las obras necesarias para garantizar la Seguridad Operacional.

El aeropuerto Internacional Daniel Oduber tiene un crecimiento exponencial en términos de pasajeros que toman como puerta de entrada al país esa estación, por ende la necesidad de construir más posiciones de estacionamiento es un tema prioritario en infraestructura, de igual manera es necesario afrontar las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional en donde el proceso de certificación del aeropuerto es un objetivo ineludible. De igual manera en términos de facilitación, el sistema aeroportuario debe hacer el mayor esfuerzo por dotar de las plazas necesarias en Migración, Aduanas, Security, Salud etc, en donde se ha identificado que hay infraestructura para la atención de pasajeros pero no hay personal que los atienda, provocando una serie de demoras costosas y que provocan mala imagen a los turistas en las principales puertas de ingreso al país.

Pendientes:

1- Solicitud Plataforma #3 en el AITBP por parte de la empresa Prestige Wins, mediante oficio DGAC-DA-AOL-OF-400-2017 de fecha 05 de diciembre de 2017, se solicitó criterio a la Unidad de Infraestructura, mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-0026-2018 de fecha 17 de enero de 2017, la Unidad de Infraestructura emitió criterio al respecto, no obstante, Leonardo Vega considera que para emitir el criterio para la asignación de este espacio, es conveniente verlo con la Dirección General.

2- Mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-1146-2017 de fecha 13 de diciembre de 2017, la Unidad de Infraestructura mediante criterio solicita a la Unidad de Aeródromos Locales gestionar el desalojo de las empresas que se encuentran en el Aeródromo de Guápiles, hay que realizar una visita de campo para constatar las empresas que se encuentran ahí y las edificaciones existentes, para así emitir criterio para proceder con el desalojo, ya que en este Aeródromo para el mes de mayo o junio, se iniciara con el proyecto de remodelación.

3-Mediante traslado de correspondencia CETAC-TC-2017-0517 de fecha 01 de setiembre la empresa Prestige Wins solicita permiso de uso en el hangar de Nicoya. El 09 y 10 de noviembre se realiza visita de campo para constatar la ocupación de dicho hangar, mediante oficio DGAC-UCA-OF-385-2017 de fecha 22 de noviembre de 2017, se emite criterio de desalojo y se comunica al Ministerio de Seguridad. El 18 y 19 de enero se realiza gira para constatar el desalojo, en efecto el Ministerio de Seguridad desaloja el hangar, mediante oficio DGAC-DA-AOL-OF-015-2018 de fecha 22 de enero de 2018, se solicita a la Unidad de Infraestructura croquis del área comprendida con el fin de emitir criterio a la Asesoría Legal y proceder con la asignación respectiva.

4- Mediante acuerdo CETAC-AC-2017-1381 de fecha 13 de diciembre de 2017, se aprueba el cambio de numeración de los lotes y hangares ubicados en el AITBP, mediante oficio DGAC-DA-AOL-OF-013-2018 de fecha 16 de enero de 2018, la Unidad de Aeródromos Locales remite oficio al señor Leonardo Calvo para que la Administración del AITBP proceda con la notificación del cambio a cada concesionario, así mismo corresponde a la Unidad de Tesorería, Asesoría Jurídica realizar los cambios respectivos y a la Unidad de Aeródromos Locales realizar el cambio en cada expediente, así como adjuntar la resolución del CETAC-1381 con una copia del cuadro que se adjunta a cada expediente, la documentación queda en el folder de pendientes

5-Mediante nota presentada por la empresa Skyway de fecha 18 de diciembre de 2017, solicita espacio de uso en la terminal del AITBP, mediante oficio DGAC-DA-AOL-OF-018-2018 de fecha 23 de enero de 2018, se remite este oficio a la Administración del AITBP, mediante oficio DGAC-DA-AITBP-OF-029-2018 de fecha 23 de enero de 2018, la Administración del AITBP solicita a la Unidad de Infraestructura elaboración de croquis de la terminal para determinar la disponibilidad de espacio, una vez que la Unidad de Infraestructura emita el criterio respectivo, hay que emitir criterio al respecto, la documentación queda en el folder de pendientes

6-Para el año 2019 se vence la vida útil del equipo SEI de las estaciones de bomberos en los aeropuertos internacionales, se iniciaron los contactos con los representantes de las marcas OSHKO, ROSEMBAUER y MARGIRUS, en donde expusieron ampliamente las características de los equipos que ofrecen, también se tuvo reuniones con el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica para que nos suministren los requerimientos técnicos a fin de montar un cartel para iniciar el proceso de contratación administrativa, antes se debe de solicitar los recursos y definir el medio por el cual se va a tramitar la licitación internacional, dado que el plazo de fabricación de los tanques es de un año y si se pretende iniciar con la sustitución en 2020 en el 2019 ya se tiene que contar con el contenido presupuestario para adjudicar y dar orden de inicio a la fabricación de los equipos.

7-En el mes de agosto de 2017 la jefatura de la Unidad Administrativa Financiera se dirige a mi persona con el propósito de proponer que mi departamento en base a la experiencia que acumuló en el tema tarifario les colaborara con el cálculo de las tarifas aeronáuticas del CETAC esto por cuanto el encargado había tenido inconvenientes y no estaba capacitado para realizar esa tarea, al respecto le indique que perfectamente les podía ayudar siempre y cuando la información contable y estadística estuviera completa y a tiempo para iniciar con el proceso ordinario establecido en el reglamento de servicios aeroportuarios de la ARESEP, iniciado ya el año 2018 y con el cierre contable en vísperas de ser auditado procedí en el mes de febrero a pedir la información estadística a la Unidad de Planificación y la información financiera al Departamento Financiero de la Institución, a la fecha de mi traslado al órgano fiscalizador dicha información no había llegado y la nueva encargada de aeropuertos deberá definir si está en la capacidad de tabular y calcular las nuevas tarifas o bien devuelve el proceso a la Unidad Financiera.

8- También en el tema tarifario, se encuentra pendiente la revisión de propuestas tarifarias del lado aire y del lado tierra del aeródromo de tambor, quien ha presentado información insuficiente en el tema contable, pues no cuenta con estados financieros por centros de costos auditados en donde se pueda asegurar una razonabilidad en la información financiera que presenta, ni se ajusta su solicitud a la metodología de cálculo por servicio al costo establecida en el reglamento de servicios aeroportuarios de la ARESEP. Dicha Solicitud fue presentada en el mes de noviembre y la asesoría legal está a la espera del criterio técnico financiero sobre la misma, sin embargo es mi criterio de que si se aspira a tener una tarifa del lado aire, el operador del aeródromo debe de cumplir con las capacidades técnicas según la clave de aeródromo que desea operar, razón por la cual por medio del oficio AOL-341-2017 se le consultó a la arquitecta Tatiana Jiménez sobre el cumplimiento técnico en las capacidades del lado aire del aeródromo y a la fecha de mi traslado esa oficina aún no se había pronunciado.

En iguales circunstancias esta la solicitud del lado tierra, en donde si bien es cierto es una tarifa que es de aprobación exclusiva del CETAC, la misma carece de información contable razonable que permita hacer el cálculo de recuperación de las infraestructuras del lado tierra según corresponde para esta tarifa, el aeródromo cuenta con instalaciones muy básicas y viejas que no ameritan un incremento tarifario si no se da una inversión importante en la infraestructura terrestre, este criterio se le debe comunicar al representante legal de la empresa MARINA PUNTA PIEDRA AMARILLA S.A, señor Manuel Rockbrand apoderado especial del dueño del aeródromo.

9- También en el tema tarifario y como alternativa para la operación de las nuevas terminales de Quepos y Bahía Drake, se mandó a solicitar el pasado 9 de febrero, la información estadística contable a los respectivos encargados a fin de realizar las proyecciones y flujos de caja para la aprobación de las respectivas tarifas terrestres, y con esta sustentar los servicios mínimos de limpieza y seguridad que esas terminales van a necesitar una vez sean entregadas las obras, a la fecha de mi traslado la información aún no había sido recibida por nuestra unidad.

10- Se informa que su servidor tenía la representación institucional en los siguientes comités:

Seguridad y Facilitación AIDO

Comité de Operadores AIDO

Comité de emergencias AIJS (Evaluador de Simulacros y APIS de Incidentes)

Comité de peligro aviar AIJS

Comité Asesor Técnico Asistencia Internacional de la CNE

Comité de Capacitación DGAC

Según su indicación verbal podría seguir siendo el representante, sin embargo se me debe de indicar en cuál de ellos se necesita mi colaboración.

11- En el AITBP se debe:

Dar seguimiento de los criterios emitidos en torno a la administración de los espacios.

Modificar, reformar el Reglamento para la Asignación de Espacios DECRETO 34849-MOPT, ya que en dicho reglamento se indica que es la Unidad de Coordinación de Aeropuertos la unidad que realiza la gestión, no el Aeropuerto, cualquier acto administrativo sin la facultación legal que claramente está establecida en el decreto supra indicado puede ser objeto de un vicio de nulidad.

12- AIDOQ:

Dar seguimiento de los criterios emitidos en la asignación de los espacios.

Levantamiento topográfico para la asignación de espacios.

Elaborar reglamento para la asignación de espacios, ya que no existe reglamentación al respecto.

De acuerdo al inventario de espacios realizado, actualizar los acuerdos de permisos de uso, en su mayoría están vencidos, emitir los criterios respectivos para poner a derecho a los concesionarios que están actualmente, determinando el área real comprendida.

Según la normativa, para este año 2018, corresponde la realización del simulacro a escala real, el cual deberá ser realizado con una alerta 4^a.

Se debe tramitar el mantenimiento correctivo del equipo Lift Jet, el cual ya cuenta con el diagnóstico y se debe tramitar la contratación administrativa como oferente único por medio de mantenimiento.

13-Limón:

Levantamiento topográfico para la asignación de espacios.

Elaborar reglamento para la asignación de espacios, ya que no existe reglamentación al respecto.

14-Aeródromos

Se dejó adelantado el proceso de aprobación del proyecto para construir un Hangar multimodal que sirva para la atención de emergencias y vigilancia nacional en el aeródromo de coto 47, este proyecto ya tiene el visto bueno de la PMO.

Con el presente informe cierro la gestión que por más de 3 años desempeñe tratando de dar lo mejor de mi, grandes jornadas de capacitación no fueron consideradas al momento de tomar la decisión de mi traslado, decisión que entiendo son sustentadas en las necesidades institucionales, las cuales están sobre las individuales, agradezco el permitirme seguir mi desarrollo profesional en otra dependencia de mi querida DGAC, mi casa ya por 24 años de servicio.

Atentamente,

Roy Solis Cruz
Coordinador de Aeropuertos

C: Flory Ortiz Vargas, Encargada Recursos Humanos
Silvia Jiménez Cascante, Jefe Aeropuertos Archivo.
RSC