

25 de Mayo del 2018

Señores:  
Departamento de Recursos Humanos  
Dirección General de Aviación Civil  
Presente.-

Estimado señores:

De conformidad con lo establecido en el artículo 12 inciso e) de la Ley General de Control Interno, me permito enviar el informe de gestión de las labores desarrolladas por mi persona como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil.

El período correspondiente comprende al nombramiento realizado mediante Acuerdo Ejecutivo No. 077-MOPT a partir del 15 de julio de 2017, dándose por finalizado el 7 de mayo del 2018, al concluir el mandato de la Administración Solís Ribera.

El presente informe lo realizo de conformidad con los lineamientos establecidos por la Contraloría General de la República en la resolución D-1-2005-CO-DFOE (R-CO-61) de las doce horas del veinticuatro de junio de dos mil cinco.

No omito indicar que el presente informe se presenta ante el Departamento de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil, (DGAC) conforme lo establecido en la Ley General de Control Interno, asimismo se presenta copia ante la Auditoría Interna de dicha institución, y la secretaría ejecutiva del Consejo Técnico de Aviación Civil ( CETAC). Se solicita respetuosamente a la Dirección de Recursos Humanos hacerlo llegar a las autoridades que corresponda.

Quedo a sus órdenes así como ante las nuevas autoridades del CETAC, para cualquier información adicional. Este informe se basa en el informe del Lic. Eduardo Montero, por ser el CETAC un órgano colegiado y las decisiones son tomadas en conjunto.

Atentamente,



Federico Chavarría Kopper

Cc:  
Auditoría Interna DGAC.  
CETAC.

Realizo el siguiente informe siguiendo las directrices establecidas por la Contraloría General de la República, las cuales fueron dictadas mediante la resolución R-CO-61, de las doce horas del 24 de junio de 2005, del Despacho de la Contralora General de la República, denominada: *“ Directrices que deben observa los funcionarios obligados a presentar el informe final de su gestión, según lo dispuesto en el inciso e) del artículo 12 de la Ley General de Control interno D-1-2005-CO-DFOE”*

#### Funciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:

*“ Artículo 10.*

*Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:*

*I. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.*

*II. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.*

*III. Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.*

*IV. Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean local o internacional, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquiera otra actividad relacionada con la aviación civil.*

*V. Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.*

*VI. Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.*

*VII. Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.*

*VIII. Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.*

*IX. Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificados de aeronavegabilidad.*

*X. Nombrar cuando sea del caso hacerlo, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.*

*XI. Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.*

*XII. Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país. ”*

Conforme puede apreciarse, las funciones asignadas por ley al CTAC, están muy encaminadas a funciones administrativas, las cuales consumen gran parte del tiempo del Consejo, por aspectos metodológicos, el presente informe prescinde de

la reseña de tales actividades pues en todo caso constan en las actas respectivas, y se enfoca en el eje temático que se trazó al inicio de nuestras funciones.

En ese sentido, debe indicarse que desde el inicio de labores, el CTAC, el objetivo la actualización de la infraestructura aeroportuaria fijándose objetivos de corto, mediano y largo plazo; como complemento de ello se preocupó por la actualización de la seguridad aérea con lo cual se logró cambiar el Centro de Control Radar, ubicado en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, el cual sirve no solo para el tráfico de dicha terminal, sino para todas las terminales del país.

Entre los proyectos a corto plazo, destaca los trabajos de ampliación y mejora de los aeródromos locales, iniciándose con cinco de ellos, los cuales fueron seleccionados a partir de la premisa de la llegada de turistas al país. Tómese en cuenta que el sector turismo, aporta un porcentaje importante del PIB del país, siendo que existen zonas de gran afluencia turística, las cuales si bien cuentan con aeródromos, éstas carecen de las condiciones técnicas y físicas aptas para una adecuada operación. Se pretende que el próximo CTAC, continúe el proyecto mejorando otro grupo importante de aquellos.

Aunado a ello, conviene destacar, los esfuerzos realizados para que la implementación del plan maestro del Aeropuerto internacional Juan Santamaría, siga su curso normal, a tal efecto destacada la solución definitiva de la expropiación del terreno conocido como "La Candela", lo cual se logró a través de un proceso de conciliación judicial, luego de más de veinte años de litigio, asimismo, la reanudación de las obras del traslado del hangar de COOPESA, realizando todo una renegociación con OACI y el propio Gestor interesado del AIJS, posibilitando la realización de tal objetivo.

A mediano plazo, destaca el proyecto iniciado para la ampliación de la concesión del lado aire del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, lo cual resulta fundamental, dado que la pista debe ser remodelada en forma integral, lo cual representa un obra de un costo económico significativo.

A largo plazo, diseño y plan maestro del nuevo aeropuerto metropolitano, el cual constituye una obra necesaria para el desarrollo de la industria aeronáutica de Costa Rica, dado las limitaciones de espacio aéreo que nuestra principal internacional, - el aeropuerto Juan Santamaría- posee.

En el presente informe, se realiza una descripción de las labores realizadas, siguiendo el mismo orden propuesto anteriormente.

## **MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE GOLFITO:**

### **FICHA TÉCNICA:**

El proyecto consta de:

- ~ Remodelar y ampliar terminal aérea existente
- ~ Mejorar la pista de aterrizaje además de la construcción de rampa entre pista y terminal existente.
- ~ Dotar de estructuras para futura colocación de ayudas visuales.
- ~ Implementar mejoras en el sistema de manejo de aguas actual.
- ~ Cerramiento Perimetral

Plazo estimado de ejecución de las obras: 90 días.

Ya se cuenta con el permiso de construcción por parte de la Municipalidad.

## **MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO LA MANAGUA:**

### **FICHA TÉCNICA:**

Alcances del proyecto:

- ~ Expropiación de terrenos
- ~ Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje
- ~ Construir Plataforma
- ~ Construcción de la Terminal Aérea
- ~ Mejorar franjas de seguridad
- ~ Iluminación de pista.

El proyecto fue adjudicado al “Consortio La Managua”, conformado por: Grupo Orosi, Transporte Orosi Siglo XXI, AJIP Ingeniería, con un plazo de ejecución de 150 días calendario. El costo del proyecto ronda los **₡5,395,039,680,30**.

## **MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE DRAKE:**

### **FICHA TÉCNICA:**

El proyecto abarca los siguientes alcances:

- ~ En proceso de expropiación de terrenos
- ~ Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje.
- ~ Construir Plataforma
- ~ Construcción de la Terminal Aérea
- ~ Mejorar franjas de seguridad

Una vez mejorado el Aeródromo se contará con una ampliación de pista a 18 mts de ancho (el doble de lo actual), la construcción de una plataforma de estacionamiento para tres aeronaves tipo Bravo, conformación de las franjas de seguridad, cercado perimetral, señalización de pista y plataforma, más la construcción de una terminal para los usuarios.

El mejoramiento de este Aeródromo redundará en el crecimiento de la industria

## **MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE PUERTO JIMENEZ:**

### **FICHA TÉCNICA:**

El proyecto consistió en lo siguiente:

- ~ Mejorar la pista de aterrizaje además de la construcción de rampa entre pista Implementar mejoras en el sistema de manejo de aguas actual.
- ~ Mejoramiento del Cerramiento Perimetral.

El proyecto desarrolló la etapa de licitación sin mayores inconvenientes, la orden de inicio se giró el día 29 de mayo del 2017, con un tiempo de ejecución de 89 días según calendario, Contratista MECO S.A.

El proyecto fue concluido al **100%** y se encuentra en operación, la inversión rondó los **¢270.203.719,25**.

Con la puesta en operación de este aeródromo se logra favorecer el acceso turístico a la zona

## **AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA:**

En relación a éste aspecto, destaca lo relacionado a la implementación de la actualización del plan maestro del aeropuerto internacional Juan Santamaría, obra de trascendental importancia para la operación del tráfico aéreo, tomando en cuenta que se trata de la principal terminal aérea del país.

Para el desarrollo de las obras, debe destacarse la solución de dos grandes problemas, que a lo largo de más de veinte años, constituyeron obstáculos insoslayables para su desarrollo, ellos se refieren a la conclusión del litigio de expropiación del denominado terreno de "La Candela" el cual permitirá principalmente la realización de la calle de rodaje paralela sur y otras obras complementarias de gran importancia para la operación de la terminal. Asimismo destaca, la solución al conflicto surgido en la construcción del hangar de COOPESA, el cual ha sido un tema conflictivo a lo largo de muchos años, lo cual se logró solventar y posibilitar la continuación de la obras.

A continuación se detallan cada uno de dichos procesos:

### **TERRENO DENOMINADO LA CANDELA:**

La problemática existente en relación a este tema, estuvo centralizada en el proceso litigioso, existente en los Tribunales Contenciosos, el cual se desarrollo a lo largo de veinte años, gracias a las gestiones realizadas en este período, se logró un acuerdo de conciliación judicial, homologado por el juez, con aprobación de la Procuraduría General de la República, ello permitió que el Estado entrara en posesión del bien inmueble, siendo que a la fecha, los terrenos se encuentran a nombre del Estado quien los ha puesto en posesión del gestor interesado, para el desarrollo de las obras correspondientes.

### **TRASLADO DE COOPESA:**

Desde el inicio de sus funciones en el año 2014, el CETAC fue informado de la situación del referido proyecto, en el sentido que se estaban presentando una serie de problemas operativos, técnicos y de coordinación, los cuales habían provocado un retraso considerable en el cronograma del proyecto.

La situación apuntada generaba un efecto multiplicador, siendo la consecuencia más grave, el incumplimiento por parte del Estado, de sus obligaciones contractuales dentro del contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (CGI), dado que aquél debía entregar al gestor, los terrenos donde actualmente se ubica el hangar de COOPESA, desde el año 2012, -según se nos informó-, siendo que a la fecha citada, el proyecto observaba un retraso considerable.

En virtud de lo anterior, la primera medida adoptada fue nombrar una delegación por parte del CETAC, para que acudiera a la OACI a reunirse con el Director de Cooperación Técnica y otros funcionarios de dicha dependencia, como resultado de tal gestión, se realizaron ajustes a efecto de solventar los inconvenientes existentes, a la mayor brevedad.

### **EMPLAZAMIENTO, DISEÑO Y PLAN MAESTRO DEL NUEVO AEROPUERTO METROPOLITANO DE OROTINA:**

El actual Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) se ubica en las cercanías de la zona urbana de la ciudad de San José, emplazada en la Provincia de Alajuela. Se construyó a finales de la década de los años 50' y durante la década del 2000 fue ampliado y mejorado para satisfacer las necesidades del transporte aéreo de la época.

Por otra parte, y de conformidad con los estudios previos realizados, se ha determinado que el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría alcanzará su capacidad máxima aproximadamente en el año 2025.

Se realizaron estudios anteriores<sup>1</sup> previos para determinar la zona de Costa Rica que reuniera las mejores condiciones técnicas para desarrollar un nuevo aeropuerto, siendo el más reciente de ellos el denominado “Estudio de emplazamiento del futuro aeropuerto de San José” realizado por la consultora INECO en el año 2011 siendo el alcance del mismo la obtención de criterios suficientes para valorar y comparar la viabilidad técnica de cada emplazamiento y recomendar una o varias ubicaciones.

Los criterios se basarán en la aplicación de la normativa disponible (principalmente el Anexo 14 de OACI) y en una serie de valoraciones propias que van más allá de lo especificado por la normativa

Los emplazamientos que indico la consultoría citada se ubican en la zona del pacífico específicamente en las cercanías de Caldera, Cascajal, Orotina, Pitahaya y Tárcoles. Sin embargo de los sitios estudiados para la ubicación de un nuevo aeropuerto que sustituya las operaciones del Aeropuerto Internacional Juan

Santamaría, la consultora arriba a la conclusión que el sitio más apropiado por su cercanía con la GAM es Orotina, sitio favorable para el emplazamiento de un aeropuerto, donde se podrá integrar los diferentes medios de transporte o intermodal.

Con base en el estudio mencionado, las Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica, determinaron que técnicamente lo que corresponde es direccionar el estudio de factibilidad/ plan maestro en el cantón de Orotina, basado en los estudios preliminares existentes.

Con tal propósito, con recursos obtenidos en la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea COCESNA, se promovió una licitación pública internacional para contratar los servicios de una firma consultora especializada que realizara un estudio de factibilidad/plan maestro para emplazamiento y diseño para el nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano, a construirse en el cantón de Orotina, Provincia de Alajuela, región señalada por varios estudios previos como zona más apta para la construcción del nuevo aeropuerto de Costa Rica, el cual reemplazará al actual Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

La oferta que resultó seleccionada fue la presentada por la firma MOTT MACDONALD; el producto final de la citada consultoría fue presentado al Estado costarricense y recibido por el señor Presidente de la República, don Luis Guillermo Solís Rivera, el día 30 de mayo de 2017.

El estudio final consta en la página web de la Dirección General de Aviación Civil. Como aspecto a resaltar, queda pendiente la implementación de la Unidad Técnica para desarrollar el proyecto, la cual fue truncada por decisiones propias del jerarca ministerial de turno del Ministerio de Obras Públicas.

### **RECOMENDACIONES:**

En cuanto a las recomendaciones que el suscrito considera necesario formular para ser tomadas en cuenta para los futuros jerarcas, basicamente se resumen en lo siguiente:

#### **Reforma integral a la Ley General de Aviación Civil:**

Se considera necesario plantear ante a la Asamblea Legislativa, una reforma integral a la Ley General de Aviación Civil, que contemple principalmente los siguientes aspectos:

- a) Reformar los requisitos para el cargo de Director General de Aviación Civil, dado que actualmente se exigen requisitos técnicos; ello constituye una situación no solo limitativa que dificulta conseguir candidatos idóneos al

cargo, sino que, -lo más importante- se parte de un criterio equivocado que no contribuye a la realización del principio de eficiencia y eficacia en la gestión pública; en el sentido que las labores de dirección, requieren de un ejecutivo con preparación académica adecuada para que cumpla funciones ejecutivas que permitan un avance de la DGAC, acorde a las necesidades actuales.

- b) Reformar y actualizar todos los reglamentos del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Plama, ya que están obsoletos y no cumplen su función.