



ESTADO PLURINACIONAL DE  
**BOLIVIA**

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS,  
SERVICIOS Y VIVIENDA



**PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL  
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
2021 - 2025**



ESTADO PLURINACIONAL DE  
**BOLIVIA**

MINISTERIO DE OBRAS  
PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N°  
La Paz,

# 148

02 AGO. 2022

## VISTOS Y CONSIDERANDO

Que el Numeral 1 del Artículo 316 de la Constitución Política del Estado, señala que una de las funciones del Estado en la economía es conducir el proceso de planificación económica y social, con participación y consulta ciudadana. La ley establecerá un sistema de planificación integral estatal, que incorporará a todas las entidades territoriales.

Que los Parágrafos I y II del Artículo 321 del texto constitucional, indican que la administración económica y financiera del Estado y de todas las entidades públicas se rige por su presupuesto. Asimismo, la determinación del gasto y de la inversión pública tendrá lugar por medio de mecanismos de participación ciudadana y de planificación técnica y ejecutiva estatal.

Que el Artículo 2 de la Ley N° 650, de 15 de enero de 2015, que eleva a rango de Ley la "Agenda Patriótica del Bicentenario 2025" dispone que, el Órgano Ejecutivo, a través de la representación presidencial de la "Agenda Patriótica del Bicentenario 2025", en coordinación con los Órganos Legislativo, Judicial y Electoral, entidades territoriales autónomas, universidades públicas, y demás instituciones públicas en general, en el marco de sus competencias, quedan encargados de garantizar el desarrollo e implementación de los trece (13) pilares de la Bolivia Digna y Soberana, establecidos en la "Agenda Patriótica del Bicentenario 2025".

Que el Plan de Desarrollo Económico y Social 2021-2025: Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones, se encuentra aprobado mediante Ley N° 1407, de 09 de noviembre de 2021, disponiendo la obligatoriedad de su aplicación y los mecanismos de coordinación, seguimiento y evaluación.

Que la Disposición Adicional Única de la citada Ley, indica que los Planes Sectoriales, Multisectoriales, Estratégicos Ministeriales, Estratégicos Institucionales, de Empresas Públicas y otros, deberán ser elaborados o adecuados al Plan de Desarrollo Económico y Social 2021-2025 "Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones".

Que la Ley N° 777, de 21 de enero de 2016, del Sistema de Planificación Integral del Estado - SPIE tiene por objeto establecer el Sistema de Planificación Integral del Estado, que conducirá el proceso de planificación del desarrollo integral del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco del Vivir Bien.

Que el Parágrafo I del Artículo 2 de la referida Ley, señala que el Sistema de Planificación Integral del Estado es el conjunto organizado y articulado de normas, subsistemas, procesos, metodologías, mecanismos y procedimientos para la planificación integral de largo, mediano y corto plazo del Estado Plurinacional, que permita alcanzar los objetivos del Vivir Bien a través del desarrollo integral en armonía y equilibrio con la Madre Tierra, para la construcción de una sociedad justa, equitativa y solidaria, con la participación de todos los niveles gubernativos del Estado, de acuerdo a lo establecido en la Ley.

Que el Parágrafo I del Artículo 13 de la citada Ley, indica que el Subsistema de Planificación (SP) está constituido por el conjunto de planes de largo, mediano y corto plazo de todos los niveles del Estado Plurinacional, y se implementa a través de lineamientos, procedimientos, metodologías e instrumentos técnicos de planificación. Que el Parágrafo III del señalado Artículo 13, manifiesta cuáles son los planes que constituyen la planificación a mediano plazo, encontrándose entre ellos los Planes Estratégicos Institucionales (PEI) y los Planes Estratégicos Empresariales (PEE).

Que el Parágrafo I del Artículo 19 de la Ley N° 777 establece que los Planes Estratégicos Institucionales (PEI), permiten a cada entidad o institución pública establecer, en el marco de sus atribuciones, su contribución directa a la implementación del PDES, PSDI, PEM o PTDI según corresponda, y se elaborarán de forma simultánea y coordinada con los planes de mediano plazo.

Que el numeral 3 del Parágrafo IV del Artículo 19 de la citada Ley, refiere que la aprobación de los PEI de las entidades o instituciones bajo tuición o dependencia de un ministerio u otra institución tutora, se efectuará por la Máxima Autoridad Ejecutiva que ejerce tuición bajo su responsabilidad. Posteriormente, el numeral 5 del citado Parágrafo, refiere que la aprobación del PEI se realizará con la norma legal que corresponda a cada entidad.

Que los Parágrafo I y II del Artículo 20 de la citada Ley, indica que los Planes de las Empresas Públicas están articulados al PSDI. La planificación empresarial pública constituye la actividad fundamental que





direcciona y orienta la toma de decisiones en la empresa para el logro de las metas, resultados y acciones que contribuyen al cumplimiento del PDES y PSDI del sector al que pertenezca la empresa. Asimismo, Los Planes de las Empresas Públicas, serán formulados en los plazos establecidos para los PSDI y se elaborarán de forma articulada y simultánea con el plan de mediano plazo del sector que corresponda.

**CONSIDERANDO**

Que mediante Nota MPD/PC/DGSP/NE 0066/2022 de 13 de junio de 2022, recepcionada por esta Cartera de Estado en fecha 14 de junio de 2022, el Viceministro de Planificación y Coordinación del Ministerio de Planificación del Desarrollo, remite los Dictámenes de Compatibilidad y Concordancia de los Planes Sectoriales de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PSDI) de los sectores que se encuentran dentro del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a efectos de proceder a su respectiva aprobación y su posterior remisión de los Planes aprobados al Órgano Rector.

Que los Viceministerios de Telecomunicaciones (INF/MOPSV/VMTEL/UEPP N° 0168/2022), Vivienda y Urbanismo (INF/MOPSV/MVU/DGVU/JPDUC N°0058/2022) y Transportes (INF/MOPSV/VMT/DGTTFL/UGP N° 0032/2022) emiten Informes donde consolidan los Planes Estratégicos Institucionales (PEI) y Planes Estratégicos Empresariales (PEE) de sus entidades bajo tuición, respectivamente, dando la conformidad y aprobación como cabezas de sus sectores de los documentos que fueron remitidos, de acuerdo al siguiente detalle:

**ENTIDADES BAJO TUICIÓN DEL SECTOR TELECOMUNICACIONES, TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN**

ENTIDAD	PLAN DE MEDIANO PLAZO	RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN
AGENCIA BOLIVIANA ESPACIAL - ABE	PLAN ESTRATÉGICO EMPRESARIAL ABE 2021-2025	RESOLUCIÓN DE DIRECTORIO N° 01/2022 DE 02 DE MARZO DE 2022
AUTORIDAD DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN DE TELECOMUNICACIONES Y TRANSPORTES - ATT	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL ATT 2021-2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA INTERNA ATT-DJ-RAI LP 66/2022 DE 25 DE JULIO DE 2022
AGENCIA DE CORREOS DE BOLIVIA - COBOL	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL COBOL 2021-2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 15/2022 DE 22 DE JULIO DE 2022

**ENTIDADES BAJO TUICIÓN DEL SECTOR HÁBITAT Y VIVIENDA**

ENTIDAD	PLAN DE MEDIANO PLAZO	RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN
AGENCIA ESTATAL DE VIVIENDA - AEVIVIENDA	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL AEVIVIENDA 2021 - 2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 029/2022 DE 25 DE JULIO DE 2022

**ENTIDADES BAJO TUICIÓN DEL SECTOR TRANSPORTES**

ENTIDAD	PLAN DE MEDIANO PLAZO	RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN
ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS - ABC	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS 2021 - 2025	RESOLUCIÓN DE DIRECTORIO ABC/DIR/006/2022 DE 26 DE JULIO DE 2022
ADMINISTRADORA DE RODAJE Y PESAJE - VÍAS BOLIVIA	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL VÍAS BOLIVIA 2021 - 2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA VoBo. RA/DGE-021/2022
EMPRESA ESTRATÉGICA BOLIVIANA DE CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA CIVIL - EBC	PLAN ESTRATÉGICO EMPRESARIAL EMPRESA ESTRATÉGICA BOLIVIANA DE CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA CIVIL 2021 - 2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA EBC N° 142/2022 DE 25 DE JULIO DE 2022
NAVEGACIÓN AÉREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS - NAABOL	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL NAVEGACIÓN AÉREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS 2021 - 2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA NAABOL-RA N° 039/2022 DE 25 DE JULIO DE 2022.
BOLIVIANA DE AVIACIÓN - BOA	PLAN ESTRATÉGICO EMPRESARIAL BOLIVIANA DE AVIACIÓN 2021 - 2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA DE DIRECTORIO N° 023/2022 DE 26 DE JULIO DE 2022.





DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL - DGAC	DE	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL 2021 - 2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 256 DE 28 DE JULIO DE 2022
EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES - ENFE	DE	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES 2021 - 2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 012/2022 DE 28 DE JULIO DE 2022
EMPRESA ESTATAL DE TRANSPORTE POR CABLE "MI TELEFÉRICO" - EETC MT	DE	PLAN ESTRATÉGICO EMPRESARIAL EMPRESA ESTATAL DE TRANSPORTE POR CABLE "MI TELEFÉRICO" 2021 - 2025	RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 0104/2022 DE 26 DE JULIO DE 2022

Que la Dirección General de Planificación, mediante informe INF/MOPSV/DGP N° 0103/2022, señala que los Planes Estratégicos Institucionales y Planes Estratégicos Empresariales en cuanto a sus Ejes, Metas, Resultados, Acciones, Resultados PSDI, Resultado Estratégico Institucional, Objetivos Estratégicos Institucionales y sus Acciones Estratégicas Institucionales, presentados por los Viceministerios de Telecomunicaciones; Vivienda y Urbanismo y; Transportes se encuentran articulados con lo establecido en los Planes Sectoriales de Desarrollo Integral, en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES 2021-2025) "Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones".

Que mediante Informe Jurídico MOPSV/DGAJ N° 537/2022, elaborado por la Dirección General de Asuntos Jurídicos recomienda emitir la correspondiente Resolución Ministerial y posteriormente remitir la presente solicitud al Ministerio de Planificación del Desarrollo para fines de registro; toda vez que; la presente solicitud no vulnera el marco legal vigente.

**POR TANTO:**

El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda en ejercicio de sus atribuciones, conforme al numeral 22) del párrafo I del artículo 14 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009 de la Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional.

**RESUELVE:**

**PRIMERO.-** Aprobar los Planes Estratégicos Institucionales (PEI) y Planes Estratégicos Empresariales (PEE) presentados por las Entidades Bajo Tutelión de los Viceministerios de Telecomunicaciones; Vivienda y Urbanismo y; Transportes, respectivamente, conforme lo dispuesto por el Viceministerio de Planificación y Desarrollo a través de Nota MPD/PC/DGSP/NE 0066/2022, de fecha de recepción 14 de junio de 2022, que en Anexo constituyen parte integrante e indivisible de la presente Resolución.

**SEGUNDO.-** Encargar el cumplimiento y seguimiento de la presente Resolución Ministerial a la AGENCIA BOLIVIANA ESPACIAL; AUTORIDAD DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN DE TELECOMUNICACIONES Y TRANSPORTES; AGENCIA DE CORREOS DE BOLIVIA; AGENCIA ESTATAL DE VIVIENDA; ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS; ADMINISTRADORA DE RODAJE Y PESAJE VÍAS BOLIVIA; EMPRESA ESTRATÉGICA BOLIVIANA DE CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA CIVIL; NAVEGACIÓN AÉREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS; BOLIVIANA DE AVIACIÓN; DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL; EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES y; EMPRESA ESTATAL DE TRANSPORTE POR CABLE "MI TELEFÉRICO".

Regístrese, comuníquese y archívese.



  
**Ing. Edgar Montano Rojas**  
 MINISTRO  
 Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda  
 ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA  
DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS  
LEGALIZACION La presente fotocopia en fs. 03 diles. es copia fiel  
del original de su referencia, que cursa en archivos de esta Direccion y  
al que en caso necesario me remito por lo que se legaliza, en cumplimiento  
de los Arts. 1311 delCodigo Civil y 400 inc. 2) de su procedimiento -Conste  
La Paz 15 de SEPTIEMBRE de 20 22

  
Sr. Tito Gonzalez Acosta  
JEFE UNIDAD DE ANALISIS JURIDICO  
Min. Obras Publicas, Servicios y Vivienda



ESTADO PLURINACIONAL  
DE BOLIVIA

COPIA LEGALIZADA  
ARCHIVO CENTRAL - DGAC



RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N°

La Paz,

28 JUL 2022

1256

VISTO:

El Informe PLA-0111/DGAC-25670/2022 de fecha 27 de julio de 2022, recibido en la Dirección Jurídica en la misma fecha, mediante el cual la Ing. Stephany Romero Manzano Responsable I de Planificación y Calidad, emite informe referido a la Aprobación del Plan Estratégico Institucional PEI 2021-2025.

CONSIDERANDO:

Que el Numeral 22, Parágrafo I, Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, establece como competencia privativa del nivel central del Estado la política económica y planificación nacional.

Que el numeral 11 del Artículo 316 de la Constitución Política del Estado establece como una de las funciones del Estado en la economía el de regular la actividad aeronáutica en el espacio aéreo del país.

Que la Ley N° 777 de 25 de enero de 2016 del Sistema de Planificación Integral del Estado SPIE, tiene por objeto establecer el Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE), que conducirá el proceso de planificación del desarrollo integral del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco del Vivir Bien.

Que el Parágrafo I, Artículo 15 del mismo cuerpo legal, señala que el Plan de Desarrollo Económico y Social en el marco del Desarrollo Integral para Vivir Bien - PDES, es el instrumento a través del cual se canaliza la visión política que se desprende del PGDES, materializada en la planificación de mediano plazo.

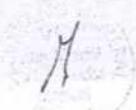
Que el Parágrafo I, Artículo 16, de la citada Ley, señala que los Planes Sectoriales de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PSDI), se desprenden del PDES y son planes de carácter operativo que permiten integrar en el mediano plazo el accionar de los diferentes sectores, estableciendo los lineamientos para la planificación territorial y orientaciones para el sector privado, organizaciones comunitarias, social cooperativas, así como para el conjunto de los actores sociales.

Que igualmente, el Parágrafo II del citado Artículo, indica que los Planes Sectoriales de Desarrollo Integral deberán contar con la siguiente estructura y contenido mínimo:

1. **Enfoque Político.** Comprende la definición del horizonte político del sector, articulado a la propuesta política del PDES.
2. **Diagnóstico.** Es un resumen comparativo de los avances logrados en el sector en los últimos años, estado de situación, problemas y desafíos futuros.
3. **Políticas y Lineamientos Estratégicos.** Establecen las directrices y lineamientos sectoriales para el alcance del enfoque político previsto en el PDES.
4. **Planificación.** Es a propuesta de implementación de acciones en el marco de las metas y resultados definidos en el PDES desde la perspectiva del sector.
5. **Presupuesto total quinquenal.**

Que el Parágrafo I, Artículo 19 de la citada Ley, establece que los Planes Estratégicos institucionales (PEI) permiten a cada entidad o institución pública establecer, en el marco de sus atribuciones, su contribución directa a la implementación del PDES, PSDI, PEM o PTDI según corresponda, y se elaborarán de forma simultánea y coordinada con los planes de mediano plazo.

Qué asimismo, el Parágrafo II del mencionado Artículo, señala que los Planes estratégicos Institucionales tendrán la siguiente estructura y contenido mínimo:





ESTADO PLURINACIONAL  
DE BOLIVIA

**COPIA LEGALIZADA**  
ARCHIVO CENTRAL - DGAC



**1. Enfoque político.** Comprende la visión política institucional en el marco del PDES, PSDI, PEM o PTDI, según corresponda.

**2. Diagnostico.** El diagnostico interno y externo de la entidad o institución, que identifica el análisis del contexto externo y las capacidades institucionales, para avanzar en el cumplimiento de los retos del PDES, PSDI, PEM o PTDI, según corresponda.

**3. Objetivos y estrategias institucionales.**

**4. Planificación.** Es a propuesta institucional para contribuir a la implementación del PDES, PSDI, PEM o PTDI, según corresponda.

**5. Presupuesto total quinquenal.**

Que la Disposición Adicional Tercera de la mencionada Ley, señala que la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025, se constituye en el plan de largo plazo o Plan General de Desarrollo Económico y Social del Estado Plurinacional de Bolivia al año 2025.

Que el numeral 6 del artículo 1 la Ley N° 650 de 15 de enero de 2015, señala como pilar de la "Agenda Patriótica del Bicentenario 2025" la soberanía productiva con diversificación y desarrollo integral, sin la dictadura del mercado capitalista.

Que la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia N° 2902, de 29 de octubre de 2004, en su inciso f) del Artículo 9, establece que la Autoridad Aeronáutica Civil es la máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico nacional, ejercida dentro un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias, teniendo a su cargo la aplicación de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia y sus reglamentos, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.

Que el Decreto Supremo N° 28478, Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dispone en su Artículo 2 que esta Entidad es un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional, tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica para el cumplimiento de su misión institucional.

Que el Artículo 8 del Decreto Supremo N° 28478, determina que la Dirección General de Aeronáutica Civil tiene la función de ejercer la dirección, fiscalización, reglamentación y coordinación de políticas, técnico-operativa, comercial, legal y administrativa de la actividad aeronáutica civil dictada por el Estado boliviano, los tratados e instrumentos internacionales.

**CONSIDERANDO:**

Mediante Informe PLA-0111/DGAC-25670/2022 de fecha 27 de julio de 2022, recibido en la Dirección Jurídica en la misma fecha, la Ing. Stephany Romero Manzano Responsable I de Planificación y Calidad, emite informe referido a la Aprobación del Plan Estratégico Institucional PEI 2021-2025, considerando los siguientes antecedentes:

- Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES) denominado Agenda Patriótica 2025 aprobada mediante Ley N°650 de 19 de enero de 2015.
- Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025 "Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la industrialización con situación de importaciones", aprobado mediante la Ley N°1407 de 09 de noviembre de 2021
- Ley N°777 del Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE) de 21 de enero de 2016 Decreto Supremo N° 3246 de fecha 5 de julio de 2017.
- Circular Interna DGAC N°13/2022 de fecha 25 de enero 2022
- Circular CIR/MOPSV/VMT/N°031/2022 de fecha 22 de julio de 2022.

Que el Informe PLA-0111/DGAC-25670/2022 de fecha 27 de julio de 2022, concluye: El Plan Estratégico Institucional 2021-2025 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se encuentra compatibilizado por el Viceministerio de Transportes y mediante circular CIR/MOPSV/VMT/ N° 031/2022 se instruye la aprobación del documento mediante Resolución Administrativa para posteriormente ser remitido al Ministerio de Obras



Handwritten signature

Handwritten signature



ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

COPIA LEGALIZADA ARCHIVO CENTRAL - DGAC



Públicas Servicios y Vivienda.

Que el Informe PLA-0111/DGAC-25670/2022 de fecha 27 de julio de 2022, recomienda: "...derivar el presente informe a la Dirección Jurídica, para la aprobación del PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2021-2025 de la DGAC mediante Resolución Administrativa".

Que la Dirección Jurídica ha emitido el Informe DJ-1367/DGAC-25670/2022 de 27 de julio de 2022, mismo que concluye y recomienda: "...que la solicitud de aprobación del Plan Estratégico Institucional PEI 2021-2025, es viable. Toda vez que no contraviene el ordenamiento jurídico vigente. Por lo tanto, corresponde dar curso a la aprobación de la misma, con la emisión de la respectiva Resolución Administrativa. --- En este sentido, respetuosamente se recomienda emitir la Resolución Administrativa que apruebe del Plan Estratégico Institucional PEI 2021-2025, en virtud de lo cual, se remite en adjunto proyecto de Resolución Administrativa"

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución Suprema N° 27298, de 3 de diciembre de 2020, se ha sido designado al Director Ejecutivo Interino de la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC.

Que el numeral 5 del Artículo 14 del Decreto Supremo N° 28478, establece como atribución del Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la emisión de Resoluciones Administrativas sobre asuntos de su competencia;

POR TANTO:

EL DIRECTOR EJECUTIVO INTERINO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DGAC, EN USO DE LAS ATRIBUCIONES CONFERIDAS POR LEY;

RESUELVE:

PRIMERO.- Aprobar el PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL PEI 2021-2025, de la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC.

SEGUNDO.- El Área de Planificación y Calidad queda encargada del cumplimiento de la presente Resolución Administrativa.

Regístrese, comuníquese y archívese.

Handwritten signature of Abog. Rosario Jaramilla Maldonado, DIRECTOR JURIDICO, Dirección General de Aeronáutica Civil.

Handwritten signature of Genl. Fza. de (SP) Celier Aparicio Arce Rosas, DIRECTOR EJECUTIVO a.i., Dirección General de Aeronáutica Civil.



Es copia fiel del original que cursa en el Archivo Central de la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, por lo que se legaliza en cumplimiento de los Arts 1311 del Código Civil y 150 Inc. 2 de su procedimiento.



CAAR/RJM/vtr/pdsa C.c Archivo C.c. DJ

Handwritten initials and marks at the bottom left.

## PRESENTACIÓN

*El Plan Estratégico Institucional, que a continuación se desarrolla, contiene una perspectiva a largo plazo, objetivos y metas que beneficiarán a la sociedad y a la aeronáutica civil, en miras de la reactivación económica tras la pandemia por el COVID-19, que sin duda el sector aeronáutico fue el más golpeado con pérdidas millonarias con el cierre de las fronteras que paralizó la totalidad de los vuelos internacionales y con las cuarentenas la paralización de los vuelos nacionales, el cese masivo de pasajeros, reducción drástica de rutas y factores de ocupación, lo cual afectó enormemente a la economía de las líneas aéreas y también de nuestra Autoridad Aeronáutica Civil.*

*La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) prevé que el sector aéreo se recuperará la gestión 2023 de la crisis causada por la pandemia, la recuperación es lenta, aunque se ha visto que esta recuperación es favorable en el mercado doméstico y no así en el mercado internacional.*

*Para dar cumplimiento al Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES) denominado Agenda Patriótica 2025 aprobada mediante Ley N°650 de 19 de enero de 2015, asimismo, la planificación de mediano plazo está constituida por el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025 “Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la industrialización con situación de importaciones”, aprobado mediante la Ley N°1407 de 09 de noviembre de 2021 y enmarcados a la Ley N°777 del Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE) de 21 de enero de 2016, la DGAC establece sus objetivos estratégicos a largo plazo.*

**AUTORIDADES:**

Gral. Fza. Aé (SP) Celier Aparicio Arispe Rosas  
**Director Ejecutivo a.i. de la DGAC**

Cmdte. José Pedro Menacho Diederich  
**Director de Seguridad Operacional**

ATCO. Víctor Andrés Quintana Castro  
**Director de Navegación Aérea**

Dra. María Alejandra Cortez Portugal  
**Directora de Transporte Aéreo**

Dra. Steffy Moscoso Cano  
**Directora del Registro Aeronáutico Nacional**

Ing. Msc. José Iván Fernando García Terceros  
**Director Administrativo Financiero**

Dr. Ramiro Jarandilla Maldonado  
**Director Jurídico**

**DIRECCIÓN Y ELABORACIÓN**

Ing. Stephany Romero Manzano  
**Responsable I en Planificación y Calidad**

Febrero - 2022

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

AAC	Autoridad Aeronáutica Civil
AIG	Área de Investigación de accidentes e incidentes
AIR	Aeronavegabilidad
ATM	Gestión de Tránsito Aéreo
AVSEC	Seguridad de la Aviación (Aeroportuaria)
CIAC	Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil
CORSIA	Esquema de compensación y reducción del carbón para la Aviación Internacional
CPE	Constitución Política del Estado
DAF	Dirección Administrativa Financiera
DEJ	Dirección Ejecutiva
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
DJU	Dirección Jurídica
DNA	Dirección de Navegación Aérea
DRAN	Dirección del Registro Aeronáutico Nacional
DSO	Dirección de Seguridad Operacional
DTA	Dirección de Transporte Aéreo
FAL	Facilitación
GANP	Plan Mundial de Navegación Aérea
GASeP	Plan Global para la seguridad de la aviación (Security)
GASP	Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (Safety)
ICVM	Misión de Validación coordinada de la OACI
INAC	Instituto Nacional de Aviación Civil
MOPSV	Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OPS	Operaciones
PACC	Plan Anual de Cuotas de Caja
PDES	Plan de Desarrollo Económico y Social
PEI	Plan Estratégico Institucional
POA	Plan Operativo Anual
PSDI	Plan Sectorial de Desarrollo Integral
RAB	Reglamentación Aeronáutica Boliviana
SIPOA	Sistema del Programa de Operaciones Anual
SMS	Sistema de Planificación Integral de Estado
SPIE	Sistema de Planificación Integral de Estado
SSP	Programa Estatal de Seguridad Operacional
SeMS	Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación
USAP	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

## CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	6
2.	ENFOQUE POLÍTICO	7
2.1	Principios y valores	10
3.	DIAGNÓSTICO (Estado de Situación)	11
3.1	Análisis Interno	11
3.1.1.	Atribuciones, competencias y productos	11
3.1.2.	Evaluación del cumplimiento de sus atribuciones en el último quinquenio	17
3.1.3.	Estado de la situación actual	21
3.1.3.1.	Estructura organizacional	21
3.1.3.2.	Procesos	24
3.1.3.3.	Recursos humanos, económicos, financieros y físicos	32
3.1.3.4.	Datos Estadísticos	34
3.1.4	Capacidades y falencias institucionales específicas	37
3.2.	Análisis externo	38
4.	Objetivos y estrategias institucionales	39
5.	Planificación	41

## ÍNDICES DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Composición de la estructura organizacional.
Gráfico 2	Cantidad de procesos en la DGAC por direcciones
Gráfico 3	Recursos percibidos.
Gráfico 4	Ejecución presupuestaria
Gráfico 5	Evolución del transporte de pasajeros 2010-2025 servicio nacional
Gráfico 6	Evolución del transporte de pasajeros 2010-2025 servicio internacional
Gráfico 7	Cantidad de sucesos por tipo
Gráfico 8	Emisión de autorizaciones de sobrevuelos, ingresos y salidas de vuelos no regulares internacionales
Gráfico 9	Cantidad de aerolíneas operando en Bolivia 2020-2021

## ÍNDICES DE CUADROS

Matriz 1	Resultado de la META 3.3 del PDES 2021-2025.
Matriz 2	Detalle de productos específicos de la DGAC más importantes.
Matriz 3	Detalle de productos del Registro Aeronáutico.
Matriz 4	Detalle de productos de Accidentes e incidentes.
Matriz 5	Detalle de productos de Navegación Aérea.
Matriz 6	Detalle de productos de Seguridad Operacional.
Matriz 7	Detalle de productos de Transporte Aéreo.
Matriz 8	Evaluación del cumplimiento por atribuciones PEI 2016-2020.
Matriz 9	Distribución ítems a nivel nacional.
Matriz 10	Fortalezas y Debilidades identificadas.
Matriz 11	Oportunidades y Amenazas identificadas.
Matriz 12	Identificación de objetivos estratégicos institucionales.
Matriz 13	Definición de estrategias institucionales.
Matriz 14	Identificación de acciones estratégicas institucional y articulación con las acciones del PSDI.
Matriz 15	Matriz de Planificación Estratégica Institucionales

## 1. INTRODUCCIÓN

*El Estado Plurinacional de Bolivia al ser signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, más conocido como el Convenio de Chicago, crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como organismo permanente para mantener el Convenio actualizado y ejecutar otras acciones previstas en él.*

*Al ser la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) la máxima Autoridad de la Aviación Civil en el Estado Plurinacional de Bolivia, nos comprometemos a seguir los lineamientos y recomendaciones de la OACI.*

*En tema de seguridad operacional, el Estado Plurinacional de Bolivia alcanzó en noviembre de 2021 una implementación efectiva del 92.32% en materia de Seguridad Operacional, tras conocer el resultado preliminar de la Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM), la calificación más alta en la historia de la Aviación Civil del país y una de las mejores en toda la región.*

*A través de la política de mejora continua, Bolivia incrementó el nivel de implementación efectiva en materia de Seguridad Operacional al atender satisfactoriamente 118 constataciones de 160 preguntas de protocolo observadas en la Auditoría USOAP 2019, en la que se obtuvo un 77.48% de calificación. Estas preguntas satisfactorias consiguieron que Bolivia supere el máximo histórico de 86.79%, en la ICVM de la gestión 2016.*

*Asimismo, la DGAC a través del Plan Estratégico Institucional se compromete a dar continuidad a los lineamientos trazados para el cumplimiento de la visión del sector aeronáutico para el desarrollo de la aviación civil en el marco del el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025 “Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la industrialización con situación de importaciones”.*

*El PDES 2021 – 2025, en base a los 13 pilares establecidos en la Agenda Patriótica 2025, ha priorizado 10 Ejes Estratégicos que engloban los principales desafíos a cumplirse en el quinquenio, en un contexto de reconstrucción de la economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones, derivada de la irrupción del orden democrático y constitucional y la pandemia por COVID–19.*

*Este Plan estratégico Institucional está también alineado a los cinco objetivos estratégicos de la OACI los cuales son:*

- Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil*
- Aumentar la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea mundial*
- Mejorar la protección y seguridad de la aviación civil mundial*
- Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable*
- Minimizar los efectos perjudiciales en el medio ambiente, proveniente de las actividades de la aviación civil*

*Comprometidos con la aplicación de los elementos críticos y las normas y métodos recomendados*

## 2. ENFOQUE POLÍTICO

El mandato legal de la Dirección General de Aeronáutica Civil se rige a lo establecido en la Constitución Política del Estado en el Artículo 298, numeral 14, que establece que es competencia privativa del nivel central Estado “El Control del espacio aéreo, en todo el territorio nacional. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental”, en concordancia con el Artículo 316 numeral 11, que dispone como una función del Estado “Regular la actividad aeronáutica en el espacio aéreo del país”.

Asimismo, mediante la Ley No. 1759 del 26 de febrero de 1997, se eleva a rango de Ley el Decreto Supremo No 722 por el que Bolivia se adhiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, de igual modo de acuerdo a la Ley No 2902 del 29 de octubre de 2004- Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia en el inciso f) del Artículo 9, establece que “Somos la Máxima Autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida dentro un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley, sus Reglamentos y los Anexos aplicables de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)”.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, cuya sigla es DGAC fue creada mediante Ley de la República del 25 de octubre de 1947, es un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional; tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica, para el cumplimiento de su misión institucional. Su marco Institucional, naturaleza institucional y ámbito de jurisdicción y competencia, su estructura organizativa y funcional y su régimen económico y financiero, está definida mediante Decreto Supremo N° 28478 de fecha 02 de diciembre del 2005.

La DGAC se encuentra bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministro de Transportes. La tuición se entiende como la verificación del cumplimiento de las políticas, normas, misión y objetivos institucionales, así como de las metas y resultados previstos en su Programa Anual de Operaciones, conforme a la previsión contenida en el Artículo 27 de la Ley N° 1178 de 20 de julio de 1990 - Ley de Administración y Control Gubernamentales, concordante con él Artículo 10 del Decreto Supremo N° 23318-A.

La Agenda Patriótica del 2025 aprobada mediante Ley N°650 de 19 de enero de 2015, constituye el plan de largo plazo del Estado Plurinacional de Bolivia, establece la visión política para la construcción del horizonte del Vivir Bien en armonía y equilibrio con la Madre Tierra y plantea 13 pilares fundamentales que orientan todo el proceso del Sistema de Planificación del Estado, los cuales son:

1. Erradicación de la Pobreza Extrema
2. *Socialización y Universalización de los Servicios Básicos con Soberanía para Vivir Bien.*
3. Salud, Educación y Deporte para la Formación de un Ser Humano Integral.
4. Soberanía Científica y Tecnológica con Identidad Propia.
5. Soberanía Comunitaria Financiera sin servilismo al capitalismo financiero.

**6. Soberanía Productiva con Diversificación y Desarrollo Integral sin la Dictadura del Mercado Capitalista.**

7. Soberanía sobre nuestros Recursos Naturales con Nacionalización, Industrialización y Comercialización en Armonía y Equilibrio con la Madre Tierra.
8. Soberanía Alimentaria a través de la Construcción del Saber Alimentarse para Vivir Bien.
9. Soberanía Ambiental con Desarrollo Integral, Respetando los Derechos de la Madre Tierra.
10. Integración Complementaria de los Pueblos con Soberanía.
11. Soberanía y Transparencia en la Gestión Pública bajo los Principios de No Robar, No Mentir y No ser Flojo.
12. Disfrute y Felicidad Plena de Nuestras Fiestas, de Nuestra Música, Nuestros Ríos, Nuestra Selva, Nuestras Montañas, Nuestros Nevados, de Nuestro Aire Limpio, de Nuestros Sueños.
13. Reencuentro Soberano con Nuestra Alegría, Felicidad, Prosperidad y Nuestro Mar.

La planificación de mediano plazo está constituida por el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025 “Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la industrialización con situación de importaciones”, aprobado mediante la Ley N°1407 de 09 de noviembre de 2021, los cuales son:

- Eje 1. Reconstruyendo la economía, retomando la estabilidad macroeconómica y social.
- Eje 2. Industrialización con sustitución de importaciones.
- **Eje 3. Seguridad alimentaria con soberanía, promoción de exportaciones con valor agregado y desarrollo turístico.**
- Eje 4. Profundización del proceso de industrialización de los recursos naturales.
- Eje 5. Educación, investigación, ciencia y tecnología para fortalecimiento y desarrollo de capacidades y potencialidades productivas.
- Eje 6. Salud y deportes para proteger la vida con cuidado integral en tiempos de pandemia.
- Eje 7. Reforma judicial, gestión pública digitalizada y transparente; seguridad y defensa integral con soberanía nacional.
- Eje 8. Medio ambiente sustentable y equilibrado en armonía con la madre tierra.
- Eje 9. Integración y relaciones internacionales con soberanía
- Eje 10. Culturas descolonización y despatriarcalización, para la revolución democrática cultural.

META 3.3 Impulsar la integración nacional e internacional para fortalecer los centros productivos con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano.

**Matriz N°1 Resultado de la META 3.3 del PDES 2021-2025**

RESULTADOS	ACCIONES	INDICADORES	LINEA BASE 2020	2025
3.3.2 SE HA FORTALECIDO EL TRANSPORTE AÉREO PARA DAR CONTINUIDAD Y MEJORA A LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS PARA LA INTEGRACIÓN DEL PAÍS, CUMPLIENDO CON LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL Y COMERCIAL	3.3.2.1 Ampliar, mejorar y/o equipar los aeropuertos nacionales e internacionales del país, a fin de incrementar el flujo aéreo de pasajeros	Número de pasajeros transportados a nivel nacional e internacional vía aérea	4,9 millones de pasajeros (2019)	Al menos 5,8 millones de pasajeros (2025)
	3.3.2.2 Construir y equipar el hub Aeropuerto Internacional de Viru Viru	Número de aterrizajes nacional e internacional realizados en el aeropuerto de Viru Viru	20.211 aterrizajes (2019)	35.263 aterrizajes
		Número de líneas aéreas extranjeras que operan en el país	13 líneas aéreas extranjeras	17 líneas aéreas extranjeras
	3.3.2.3 Promover y fortalecer el transporte aéreo con rutas de vinculación nacional e internacional, con el control y vigilancia del espacio aéreo y prestación de servicios aeroportuarias cumpliendo con los estándares de seguridad operacional	Número de líneas aéreas extranjeras que operan en el país	11 rutas nacionales en operaciones	25 rutas nacionales en operaciones
		Número de rutas aéreas nacionales en operación.	4 rutas internacionales en operaciones	9 rutas internacionales e operaciones

Asimismo, en ese marco la DGAC se encuentra alineada al Plan Sectorial de Desarrollo Integral – PSDI, de acuerdo a la siguiente tabla:

Pilares PGDES	CR	Resultado	CA	Acción	CS	Sector
3. Seguridad alimentaria con soberanía, promoción de exportaciones con valor agregado y desarrollo turístico.	3.3.2	Se ha fortalecido el transporte aéreo para dar continuidad y mejora a los servicios aeronáuticos para la integración del país, cumpliendo con los estándares de seguridad operacional para la aviación civil y comercial.	3.3.2.3	Promover y fortalecer el transporte aéreo con rutas de vinculación nacional e internacional, con el control y vigilancia del espacio aéreo y prestación de servicios aeroportuarios cumpliendo con los estándares de la seguridad operacional.	3.3.1.1	Transportes

Siendo la razón de ser de la Dirección General de Aeronáutica Civil, planificar, normar y fiscalizar las actividades técnicas y operativas, de la aeronáutica civil boliviana en el marco de la constitución, las leyes, convenios internacionales, reglamentos, planes y políticas sectoriales para mantener altos niveles de seguridad operacional de forma de contribuir al desarrollo sostenible del país.

En este quinquenio 2021-2025 la DGAC está comprometida en lograr garantizar altos estándares de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, para alcanzar la conectividad regional y global.

## 2.1 Principios y valores

Los principios de la DGAC son:

- **Ama llulla (no seas mentiroso).** Los actos de los servidores públicos de la DGAC se rigen por la verdad.
- **Ama kella (no seas flojo).** Los servidores públicos de la DGAC, realizan sus actividades con entereza y compromiso, cumpliendo con su trabajo productivamente, sin desperdiciar el tiempo para el logro de sus objetivos institucionales.
- **Ama suwa (no seas ladrón).** Los servidores públicos de la DGAC son custodios naturales de los bienes y activos de Patrimonio de la institución, por lo que su disposición y utilización se enmarcan dentro de lo legal y para el cumplimiento de su misión y objetivos buscados.
- **Transparencia.** Los actos, documentos y la información de los procesos de contratación, manejo y disposición de bienes y servicios, son públicos, es decir, que la información sobre el manejo y administración correctos de los recursos debe ser de dominio público y, además, socializado a las organizaciones e instituciones.
- **Integralidad.** Establecer pautas y mecanismos claros de articulación entre la adopción de objetivos estratégicos institucionales, y mecanismos de coordinación y control organizacional u operacional, que abarquen la totalidad de la entidad y sus dependencias, con el propósito de alinear las políticas y/o programas de la entidad para dar una respuesta coherente y articulada a las necesidades de los sectores sociales.
- **Compromiso.** Por parte de todos los funcionarios públicos tanto con la institución como con el desarrollo del país, de tal manera que los esfuerzos profesionales de cada uno, estén orientados al logro de la visión y misión institucional.
- **Trabajo en equipo.** Interacción efectiva y entusiasta orientada a la consecución de resultados relevantes para la población meta de la DGAC, basada en la comprensión clara de los objetivos, comunicación fluida, delegación adecuada, flexibilidad y reconocimiento por el logro de resultados.
- **Integridad.** Hacer siempre lo correcto, todo aquello que se considera bueno para la persona sin afectar los intereses de los compañeros de trabajo.

- **Eficiencia.** Es la capacidad de lograr un objetivo o tarea esperada con el mínimo de recursos posibles o en el menos tiempo posible.
- **Empatía.** La empatía es la intención de comprender los sentimientos y emociones, intentando experimentar de forma objetiva y racional lo que siente el otro compañero.

Los Valores son:

- **Responsabilidad.** En el desarrollo de las funciones asignadas a cada funcionario, la cual debe ser cumplida de manera oportuna, eficiente y eficaz, conforme a la normativa y procedimientos internos establecidos en la institución.
- **Respeto.** Relacionado a reconocer los derechos de los demás en las mismas condiciones, y reflejar esta predisposición en el trato y las relaciones que sostiene en toda circunstancia.
- **Lealtad.** Significa ser consecuente con los intereses y objetivos que se plantee la institución, asimismo lealtad con sus miembros, sujetando el comportamiento a los lineamientos éticos establecidos, buscando preservar la confianza depositada en uno.
- **Ética.** En la DGAC, se promueve la práctica integral de los principios y normas de comportamiento establecido en el Código de Ética.
- **Tolerancia.** Respetar las opiniones, ideas o actitudes de los demás compañeros aunque no coinciden con las propias.

### 3. DIAGNÓSTICO (Estado de Situación)

Durante los últimos cinco años, la DGAC ha estado comprometida con lograr altos estándares de seguridad operacional, contando con el personal técnico altamente capacitado y con profesionales administrativos de excelencia, sin embargo al ser una entidad autárquica y con recursos propios, nos debemos netamente a nuestros ingresos siendo nuestro mayor ingreso proveniente del derecho de sobrevuelos en el territorio nacional, otorgando el 30% de los servicios generados por la ex AASANA ahora NAABOL y el ingreso de la tasa de 5 Sus (Cinco 00/100 Dólares Americanos), que se cobra por pasajero en viajes internacionales, destinados al mejoramiento del desarrollo de los servicios prestados por el Gobierno Central en materia aeronáutica, de acuerdo al Artículo 45 de la Ley No 2042-Ley de Administración presupuestaria.

#### 3.1 Análisis Interno

##### 3.1.1 Atribuciones, competencias y productos

En cumplimiento a lo establecido en la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia (Ley N° 2902 de fecha 25 de noviembre de 2004) y el Marco Institucional de la Dirección

General de Aeronáutica Civil (Decreto Supremo N° 28478 de 8 de diciembre de 2005) y otras disposiciones reglamentarias sobre la materia, la DGAC tiene la responsabilidad de la conducción y administración del sector aeronáutico del país, mediante la planificación, reglamentación y fiscalización de las actividades de la aviación civil, en concordancia con las políticas y planes del Estado Plurinacional de Bolivia, acorde con normas y reglamentaciones nacionales e internacionales, para contribuir al desarrollo del país.

Considerando los instrumentos técnicos y legales, la Dirección General de Aeronáutica Civil actualmente tiene las siguientes atribuciones:

- Ejercer la dirección, fiscalización, reglamentación y coordinación de políticas de carácter técnico-operativas, comerciales, legales y administrativas de la actividad aeronáutica civil dictada por el Estado boliviano, los tratados e instrumentos internacionales.
- Cumplir, aplicar y hacer cumplir las Leyes, Decretos Supremos, Reglamentos y demás disposiciones sobre la materia, dentro del ámbito de su jurisdicción y competencia.
- Cumplir con la responsabilidad de mantener la vigencia y aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y sus correspondientes Anexos, de las Normas, Métodos, Principios y Recomendaciones adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, así como de otros Tratados y/o Convenios Aeronáuticos ya suscritos u otros que suscriba el Estado Plurinacional de Bolivia.
- Representar al Estado Boliviano ante la Organización de Aviación Civil Internacional y sus Oficinas Regionales, así como ante Organismos Nacionales e Internacionales, Administraciones de Aeronáutica Civil de otros Estados, manteniendo con los mismos, comunicación y relaciones sobre asuntos concernientes a la actividad aeronáutica civil, dentro del ámbito de su jurisdicción y competencia.
- Formular, administrar y ejecutar su presupuesto anual aprobado.
- De acuerdo a la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y Reglamento de Faltas y Sanciones, procesar y sancionar, en cada caso, las faltas aeronáuticas, infracciones, contravenciones, incumplimientos y violaciones de las normas y disposiciones vigentes en materia de aeronáutica civil, con fines de prevención.
- Aprobar y fiscalizar los planes conducentes al establecimiento de Aeródromos y Servicios para la Navegación y Tránsito Aéreo, ejerciendo el control y supervigilancia de los mismos.
- Otorgar, anular, revocar, o modificar Permisos de Operación a los operadores, en consideración a lo establecido en las normas aplicables a la materia, así como a los intereses de la seguridad, previo cumplimiento del debido proceso.
- Suspender o restringir operaciones aéreas de hecho, dentro el marco de los Artículos 14 y/o 121 de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia.
- Otorgar, revalidar, convalidar, suspender, revocar o cancelar licencias y habilitaciones del personal técnico aeronáutico, así como los Certificados de Matrícula, de Aeronavegabilidad y los Certificados de Operación de Aeropuertos

de uso público y privado, dentro de las condiciones, términos y limitaciones reglamentarias pertinentes.

- Elaborar, revisar, aprobar y publicar la reglamentación de las normas nacionales e internacionales que rigen la actividad de la aviación civil.
- Fiscalizar y supervisar que los operadores aéreos cumplan con las normas y reglamentos sobre seguridad y protección de la aviación civil, así como sobre el manejo de mercancías peligrosas.
- Exigir que todos los vuelos de transporte aéreo comercial, que se efectúen bajo la Autoridad del Estado, cumplan con todas las condiciones que se juzguen aplicables en interés de la seguridad y conforme con los tratados y acuerdos que el Estado haya concertado con otros países.
- Estudiar y determinar las rutas aéreas y zonas de influencia aeronáutica, teniendo en cuenta el desarrollo económico e industrial de las distintas regiones del territorio nacional.
- Ejecutar en el ámbito de su competencia, las políticas y directrices emitidas por el Gobierno Central y el Viceministro de Transportes, referidas a las actividades de la aviación civil.
- Desarrollar Programas de capacitación teórico-práctico para el personal bajo dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Bajo un enfoque de gestión por resultados, mantener la estabilidad funcionaria del personal de la institución, en cumplimiento al Convenio suscrito con la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI.
- Dar cumplimiento a los acuerdos internacionales relacionados con la aviación civil aprobados por el Estado Boliviano, participando y representándolo en reuniones, conferencias o sesiones de los organismos nacionales o internacionales sobre la materia, coordinando previamente con el Viceministerio de Transportes.
- Inscribir los actos, contratos y/o resoluciones referidas a la propiedad de las aeronaves que transfieran, modifiquen o extingan su derecho.
- Inscribir y dar fe pública de todos los actos inscritos en el Registro Aeronáutico Administrativo.
- Suscribir convenios de cooperación técnica con la Organización de Aviación Civil Internacional y otras organizaciones afines en coordinación con el Ministro de Servicios y Obras Públicas a través del Viceministro de Transportes.

Coincidente con sus mandatos, la DGAC ofrece a sus usuarios determinados productos entre normas y servicios, los cuales definen su razón de ser y la diferencia de otras instituciones.

Los productos de la DGAC son:

### Matriz N° 2 Detalle de productos específicos de la DGAC más importantes

Referencia clave	Facultad	Productos	
		Normas	Servicios
LEY N° 2902 "AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA" Artículo 9 inciso ( f), Artículo 121 y Artículo 179	Reglamentar, Fiscalizar, Inspeccionar, Controlar, Investigar, Fiscalizar, Controlar y Autorizar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RAB</li> <li>• Reglamento de faltas y sanciones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificación</li> <li>• Permisos</li> <li>• Inspecciones</li> <li>• Autorizaciones</li> <li>• Licencias</li> <li>• Habilitaciones</li> <li>• Inscripciones</li> <li>• Registros</li> </ul>
D.S. 28478 "MARCO INSTITUCIONAL DE LA DGAC" artículo 3, 8 y 9	Conducir, Administrar, Planificar, Reglamentar, Fiscalizar, Investigar, Otorgar, Revocar, Anular, Proponer normas y Recaudar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reglamento de faltas y sanciones.</li> <li>• Política aeronáutica</li> <li>• Resolución administrativa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacitación</li> <li>• Formación</li> <li>• Actualización</li> <li>• Certificados</li> <li>• Licencias</li> <li>• Registros</li> <li>• Permisos</li> <li>• Autorizaciones</li> <li>• Certificaciones</li> <li>• Asesoramiento técnico</li> </ul>

### Matriz N° 3 Detalle de productos del Registro Aeronáutico

N°	REFERENCIA	PRODUCTOS (NORMAS Y/O SERVICIOS)	USUARIOS EXTERNOS
1	Ley N° 2902 Aeronáutica Civil de Bolivia; D.S. 28478 Marco Institucional de la DGAC; Reglamentación Aeronáutica Boliviana N°47, 119, 129 y 145	Matriculas Definitivas, Temporales y Provisionales	Operadores
2		Registro de Transferencias de Aeronaves Bolivianas	Operadores
3		Rehabilitación de Matriculas	Operadores
4		Registro de Contratos de Arrendamiento	Operadores
5		Registro e Hipotecas	Operadores
6		Registro Anotaciones Preventivas	Operadores
7		Registro de Aeródromos Privados y Helipuertos	Operadores
8		Habilitación de Aeródromos privados y restringidos	Operadores
9		Registro de Empresas Aeronáuticas	Operadores
10		Registro de Aeroclubes	Operadores
11		Registro de CIAC	Operadores
12		Registro de OMA'S	Operadores
13		Re matriculación de Aeronaves	Operadores

**Matriz N° 4 Detalle de productos de Accidentes e incidentes**

N°	REFERENCIA	PRODUCTOS (NORMAS Y/O SERVICIOS)	USUARIOS EXTERNOS
1	D.S. 28478 Marco Institucional de la DGAC.	Investigaciones sobre accidentes e incidentes	Comunidad aeronáutica

**Matriz N° 5 Detalle de productos de Navegación Aérea**

N°	REFERENCIA	PRODUCTOS (NORMAS Y/O SERVICIOS)	USUARIOS EXTERNOS
1	Ley N° 2902 Aeronáutica Civil de Bolivia D.S. 28478 Marco Institucional de la DGAC Reglamentación Aeronáutica Boliviana N° 69, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 137, 138, 139	Reglamentación Aeronáutica Civil, mantenimiento actualizado en base a las enmiendas de los Anexos de la OACI.	Operadores de Servicios de Navegación Aérea. Operadores de Aeródromos.
2		Certificación de Altura, Estudio de Altura Máxima para el emplazamiento de objetos en la zona de protección aeronáutica.	Propietarios de terrenos en inmediaciones del aeródromo
3		Verificación de requisitos técnicos para Habilitación de Aeródromo Privado.	Operadores de Aeródromos RAN
4		Certificación de Aeródromos de uso público	
5		Verificación de requisitos técnicos para Habilitación de Aeródromos de uso público	
6		Asesoramiento a entidades públicas y privadas para el diseño y/o construcción de aeródromos	Entidades públicas y privadas con proyectos de construcción
7		Aprobación de cartas de aproximación, salidas instrumentales, rutas de llegada, y rutas del espacio aéreo Superior e Inferior, presentadas por NAABOL	Operadores de Servicios de Navegación Aérea. Operadores de aeronaves
8		Notificación y seguimiento de Incidentes de tránsito aéreo	Operadores de Servicios de Navegación Aérea. Operadores de aeronaves
9		Vigilancia a las dependencia de control de tránsito aéreo	Proveedor de los servicios a la navegación aérea
10		Vigilancia a los servicios de información aeronáutica y cartas aeronáuticas	Proveedor de los servicios a la navegación aérea
11		Vigilancia a los servicios de meteorología aeronáutica	Proveedor de los servicios a la navegación aérea
12		Vigilancia a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia	Proveedor de los servicios a la navegación aérea
13		Vigilancia a la seguridad operacional en aeródromo y ayudas terrestres	Operadores de aeródromo
14		Vigilancia a los servicios de búsqueda y rescate	Fuerza Aérea Bolivia

### Matriz N° 6 Detalle de productos de Seguridad Operacional

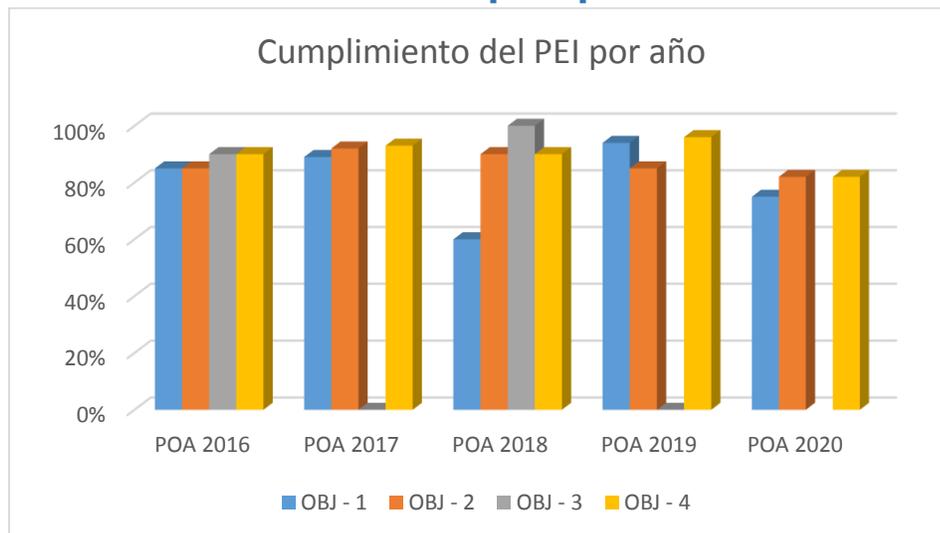
N°	REFERENCIA	PRODUCTOS (NORMAS Y/O SERVICIOS)	USUARIOS EXTERNOS
1	Ley N° 2902 Aeronáutica Civil de Bolivia D.S. 28478 Marco Institucional de la DGAC Reglamentación Aeronáutica Boliviana N° 21, 39, 43, 61, 63, 65, 67, 91, 100, 103, 105, 121, 135, 141, 142, 145, 147, 90, 91, 118, 119, 129, anexo 1,6, 8 ,16, 18 y 19.	Reglamentación Aeronáutica Boliviana actualizada y conforme a normas y métodos recomendados que figuran en los Anexos al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional	Comunidad aeronáutica, organizaciones de aviación civil.
2		Certificación de organizaciones de aviación civil	Comunidad aeronáutica, organizaciones de aviación civil
3		Supervisión y vigilancia de la seguridad operacional	Comunidad aeronáutica, organizaciones de aviación civil
4		Licencias aeronáuticas y certificados de competencia	Comunidad aeronáutica – personal aeronáutico
5		Certificación de Centros de Instrucción, Entrenamiento y calificación de simuladores	Comunidad aeronáutica – personal aeronáutico
6		Inclusión de competencia lingüística en licencias aeronáuticas	Comunidad aeronáutica – personal aeronáutico
7		Conversión de Licencias y/o Habilitaciones	Comunidad aeronáutica – personal aeronáutico
8		Aprobaciones específicas para mercancías peligrosas	Comunidad aeronáutica – personal aeronáutico
9		Otorgamiento de Certificados de Aeronavegabilidad	Comunidad aeronáutica – personal aeronáutico
10		Expedición de autorización previa de importación de una aeronave	Comunidad aeronáutica, organizaciones de aviación civil.

### Matriz N° 7 Detalle de productos de Transporte Aéreo

N°	REFERENCIA	PRODUCTOS (NORMAS Y/O SERVICIOS)	USUARIOS EXTERNOS
1	Ley N° 2902 Aeronáutica Civil de Bolivia	Autorizaciones de Ingreso y Salida de Vuelos No regulares internacionales.	Empresas aéreas privas y comerciales civiles, nacionales y extranjeras

N°	REFERENCIA	PRODUCTOS (NORMAS Y/O SERVICIOS)	USUARIOS EXTERNOS
2	D.S. 28478 Marco Institucional de la DGAC	Autorización de Sobrevuelos	Empresas aéreas privas y comerciales civiles.
3	Reglamentación Aeronáutica Boliviana N° 107, 108, 109, 997, 999. Ley N° 1749.	Estadísticas del Transporte Aéreo de pasajeros y de carga	Entidades y empresas públicas y privadas, universidades, medios de comunicación, personal de la DGAC y otros.
4		Reglamentación sobre aspectos comerciales del transporte aéreo	Comunidad aeronáutica
5		Registro de itinerarios de empresas aéreas nacionales y extranjeras	Operadores Aéreos, NAABOL, ATT, Oficina central y Regionales de la DGAC
6		Fiscalización en materia de facilitación	Administradores aeroportuarios y operadores aéreos
7		Fiscalización en materia de seguridad de la aviación civil	
8		Aprobación de programas de facilitación del transporte aéreo	
9		Aprobación de programas de seguridad de la aviación civil	
10		Normativa en materia de seguridad de aviación civil	
11		Certificación a Instructores de Seguridad de la Aviación Civil	Comunidad aeronáutica – personal aeronáutico

### 3.1.2 Evaluación del cumplimiento de sus atribuciones en el último quinquenio



**Matriz N° 8 Evaluación del cumplimiento por atribuciones PEI 2016-2020**

Código	Acción de mediano plazo	POA 2016	POA 2017	POA 2018	POA 2019	POA 2020	PROM	Observaciones
<b>OBJ - 1</b>	Optimizar los niveles de gestión de la seguridad operacional, la capacidad del espacio aéreo, cobertura, registro y protección al crecimiento de la aviación civil y medio ambiente, a efecto de atender la demanda aeronáutica en el marco de las normas y reglamentos nacionales e internacionales.	85%	89%	60%	94%	75%	81%	
<b>OBJ - 2</b>	Fomentar la formación, regular el desarrollo y la investigación aeronáutica.	85%	92%	90%	85%	82%	87%	
<b>OBJ - 3</b>	Desarrollar la gestión de la inversión pública, promoviendo la elaboración de proyectos de inversión con calidad contribuyendo al crecimiento y desarrollo de la DGAC.	90%	0%	100%	0%	0%	38%	Sin Recursos para el cumplimiento del Proyecto de inversión iniciado, se tiene el estudio técnico (maqueta, planos), falta la licencia ambiental y los recursos para la construcción.
<b>OBJ - 4</b>	Fortalecer la gestión y eficiencia institucional.	90%	93%	90%	96%	82%	90%	

NOTA: La ejecución es sobre el 100% programado por cada año.

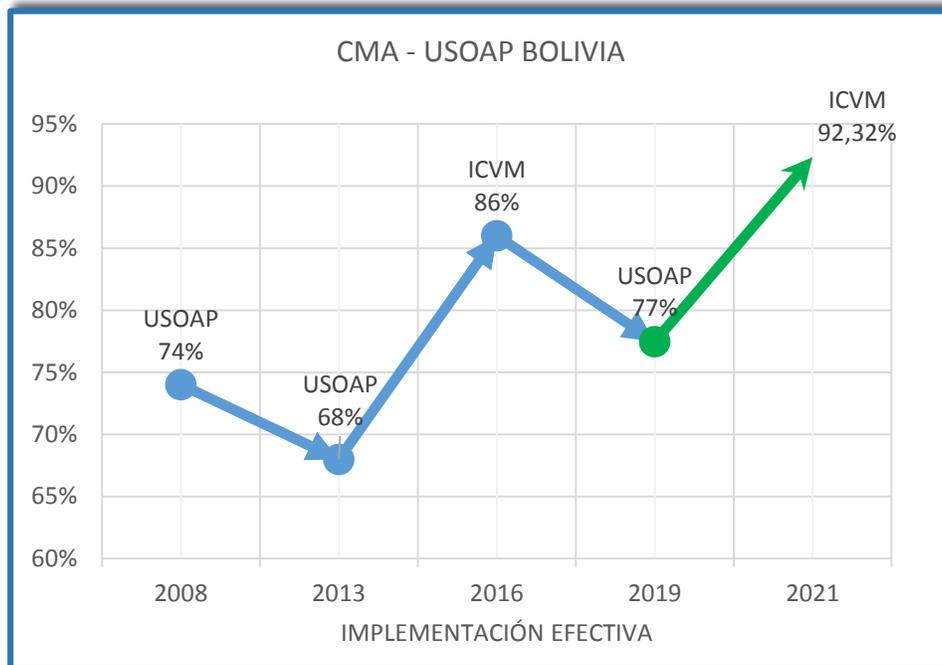
Macro Procesos	DESCRIPCIÓN
<b>Regulación</b>	En la gestión 2019, se reforzó el área de estándares de vuelo, apareciendo en el organigrama dependiente de la Dirección de Seguridad Operacional, pero con funciones de coordinación con las Direcciones de Navegación Aérea, Transporte Aéreo, Registro Aeronáutico Nacional y Jurídica, logrando así centralizar la normativa y teniendo un control de las enmiendas a los anexos OACI y estar nuestra reglamentación actualizada a las últimas enmiendas de la OACI.
<b>Fiscalización</b>	Se ha logrado en promedio 80% de cumplimiento en cumplimiento a planes de vigilancia velando por la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, asimismo, en la gestión 2019 la DGAC representando al Estado Plurinacional de Bolivia recibió la auditoría de la OACI mediante el Programa Universal de Auditoría para la vigilancia de seguridad operacional (USOAP) donde se alcanzó un puntaje del 77,48%. Se ha desarrollado en la gestión 2019 el sistema de vigilancia SPDSO, para automatizar los reportes de la vigilancia y así poder obtener una base de datos.
<b>Otorgamientos</b>	Para la atención de trámites a los usuarios se ha mejorado con la aplicación de QR como medida de seguridad en: la otorgación de matrículas para aviones proceso ejecutado por la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional - DRAN en la gestión 2017, en los certificados de aeronavegabilidad proceso ejecutado por la unidad de aeronavegabilidad en la gestión 2017, en la emisión de licencias proceso ejecutado por la unidad de licencias al personal aeronáutico en la gestión 2019, la otorgación de certificados médicos en la gestión 2020. Asimismo, en la gestión 2020 se desarrolló la aplicación móvil para el seguimiento de trámites enfocado primeramente a los procesos que atiende DRAN, el cual ha sido de mucho beneficio para los usuarios.

Siendo la razón de ser de la DGAC la **SEGURIDAD OPERACIONAL**, nuestro mayor logro en el anterior quinquenio ha sido fortalecer las áreas que se encuentran dentro de la auditoría CMA-USOAP por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Las auditorías de la CMA-USOAP forman parte del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) basado en el enfoque de observación continua (CMA), en la cual el equipo de la OACI presenta sus constataciones basadas en el total de las preguntas de protocolo auditadas (PQ) y el Estado elabora un plan de medidas correctivas (CAP) para abordar cada una de las constataciones. Posteriormente a la realización de una auditoría CMA-USOAP, la OACI determina la realización de la Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM), en la cual se

abordan solamente las constataciones de las observaciones que se realizaron en la CMA-USOAP.

A continuación se presenta una gráfica con el resumen de los resultados de las CMA-USOAP e ICVM realizadas al Estado Plurinacional de Bolivia a partir del año 2013 cuando se implementa la nueva metodología de enfoque de observación continua:



El Informe final de Auditoría CMA del USOAP del Sistema de Aviación Civil del Estado Plurinacional de Bolivia que se llevó a cabo del 14 al 23 de octubre de 2013 emitido por la OACI, hace referencia a la capacidad que tiene el Estado en materia de vigilancia de la seguridad operacional evaluando la aplicación de los ocho elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional, cuya herramienta de medición se efectuaba a través de la falta de aplicación eficaz (LEI). La auditoría tuvo por resultado una falta de aplicación eficaz LEI global del **32.01%** respecto a los ocho elementos críticos (CE) del sistema de aviación civil del Estado (teniendo una aplicación eficaz del **67.99%**).

El Informe final de la Misión de Validación Coordinada de la OACI llevada a cabo del 7 al 13 de septiembre de 2016 y del 7 al 11 de noviembre de 2016 respectivamente, presenta los resultados obtenidos de la evaluación de la situación de los planes de medidas correctivas (CAP) adoptados por el Estado Plurinacional de Bolivia y los plazos que se establecieron para corregir las deficiencias detectadas producto de la Auditoría CMA-USOAP del 2013. En la ICVM del 2016 se midió la aplicación eficaz (EI) del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, respecto a los ocho elementos críticos (CE). A raíz de esta evaluación, se obtuvo un resultado de una implementación eficaz (EI) global del **86.22%**.

El informe de Actividad de Validación Ex Situ CMA del USOAP realizado al Estado Plurinacional de Bolivia en Junio de 2018, presenta los resultados en el cambio del nivel

de implementación efectiva (EI) del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado, a raíz de la solicitud de información obligatoria (MIR) emitida por la OACI. La validación dio como resultado una implementación efectiva (EI) global actualizada del **82.21%**.

El informe final de Auditoría CMA del USOAP del Sistema de Aviación Civil del Estado Plurinacional de Bolivia que se llevó a cabo del 14 al 24 de octubre de 2019 emitido por la OACI, de conformidad con las directrices y principios establecidos en el Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9735) de la OACI y la serie de normas de gestión de la calidad ISO 9001, indica un nivel de implementación efectiva (EI) del **77.48%** respecto a los ocho elementos críticos (CE) del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, puntuación que superó el 67.99% alcanzado en la CMA-USOAP 2013.

La sesión de información de cierre de la Misión de Validación Coordinada de la OACI llevada a cabo del 23 al 30 de noviembre de 2021 dio como **resultado preliminar** un nivel de implementación efectiva (EI) del **92,32%**, producto de la revisión de las constataciones a las 160 preguntas de protocolo (PQ) observadas en la CMA-USOAP del 2019, alcanzando un resultado histórico para el Estado Plurinacional de Bolivia en materia de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

### 3.1.3 Estado de la situación actual

#### 3.1.3.1 Estructura organizacional

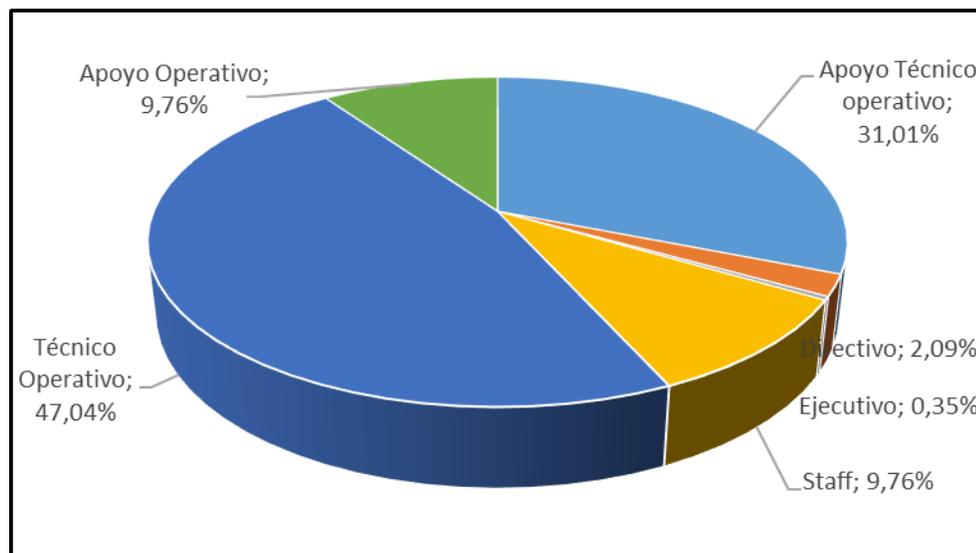
La estructura de la DGAC, de acuerdo a su tipología está conformada por:

- a) Nivel Ejecutivo.- Es la Máxima Autoridad Ejecutiva de la Institución, desempeñará sus funciones en forma exclusiva y a tiempo completo.
- b) Staff.- Compuesto por las áreas que brindan apoyo, asesoría y control bajo el mando del Director Ejecutivo.
- c) Nivel Directivo.- Compuesto por las Direcciones de Área que se encargarán de dirigir y gestionar las actividades de la Institución.
- d) Nivel Técnico Operativo.- Compuesta por las diferentes unidades o áreas organizacionales, compuesto de profesionales y técnicos cuya responsabilidad principal radica en ejecutar las acciones sustantivas en coordinación con el nivel de apoyo de la Institución.
- e) Nivel Apoyo Técnico Operativo.- Compuesta por las diferentes unidades o áreas organizacionales, regionales y sub-regionales, compuesto de profesionales y técnicos cuya responsabilidad principal radica en ejecutar

las acciones administrativas apoyando los requerimientos de las áreas sustantivas, en conformidad con la Ley 1178, Ley 2902 y afines.

- f) Nivel Apoyo Operativo.- Compuesto por la Comisión de Faltas y Sanciones, Accidentes e Incidentes AIG y el Instituto Nacional de Aviación Civil; unidades organizacionales que son independientes en cuanto a las acciones y la toma de decisiones.

**Gráfico N° 1 Composición de la estructura organizacional**



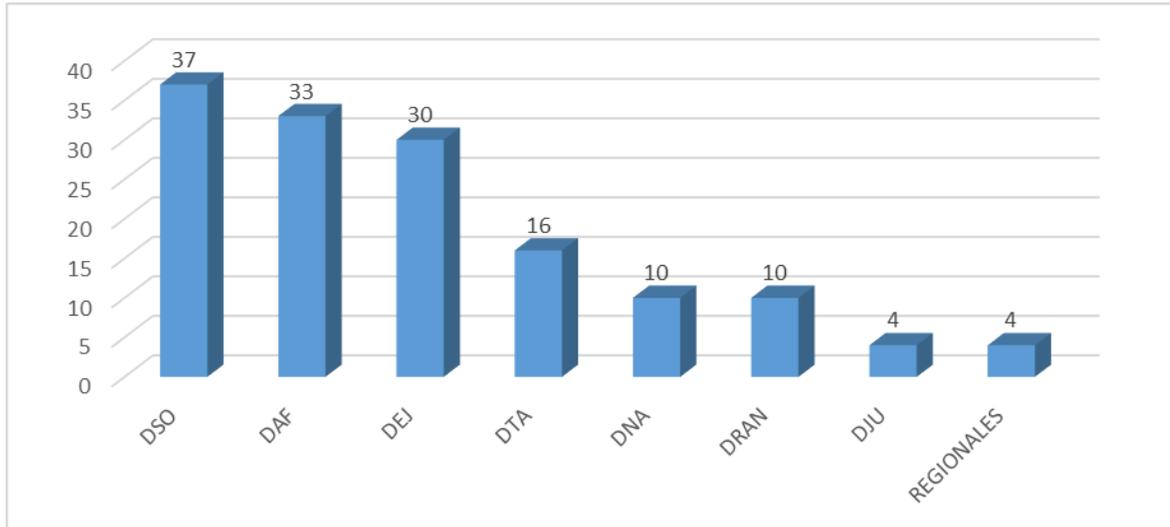
Referencia: Manual de Organización y Funciones

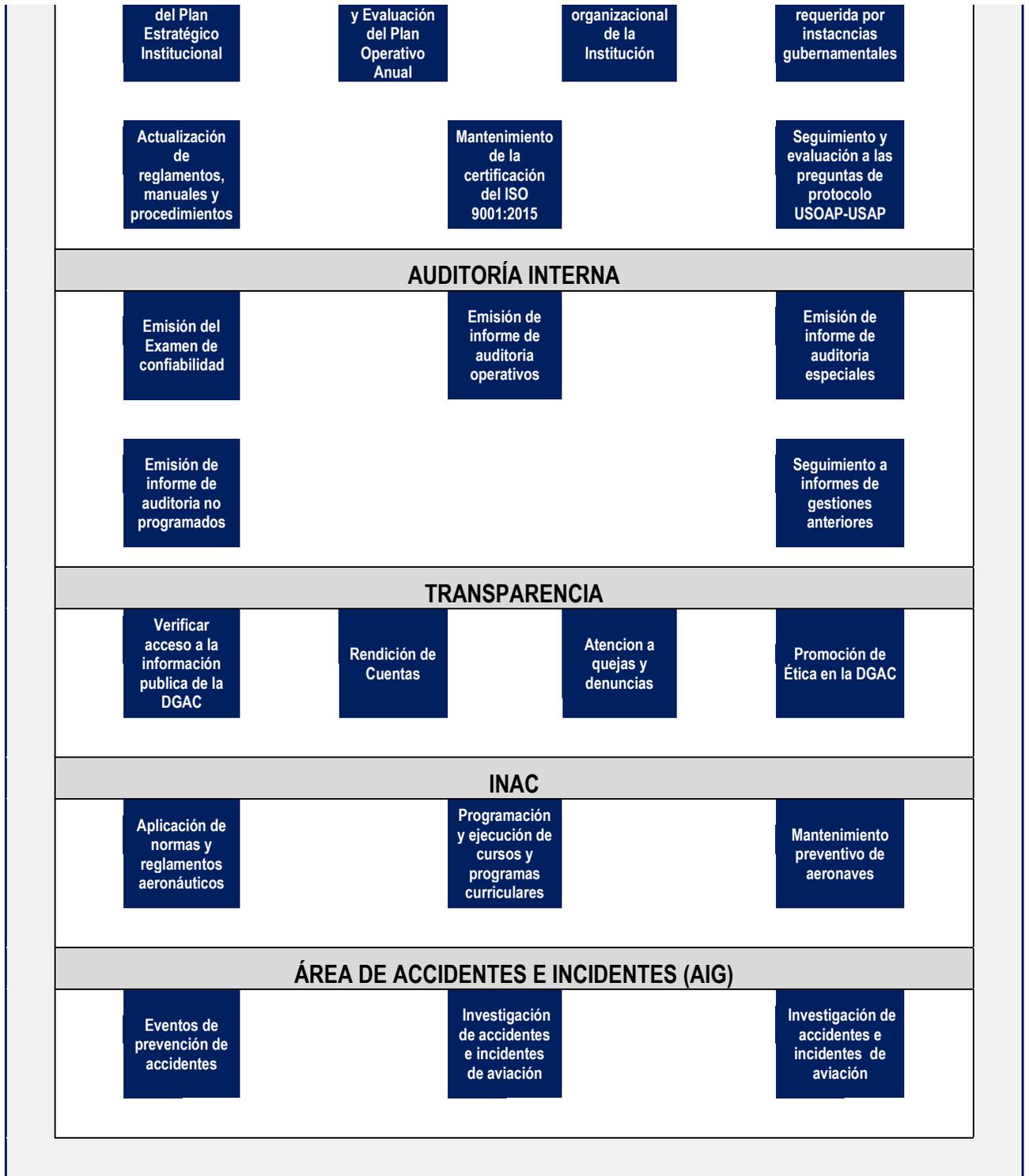


### 3.1.3.2 Procesos

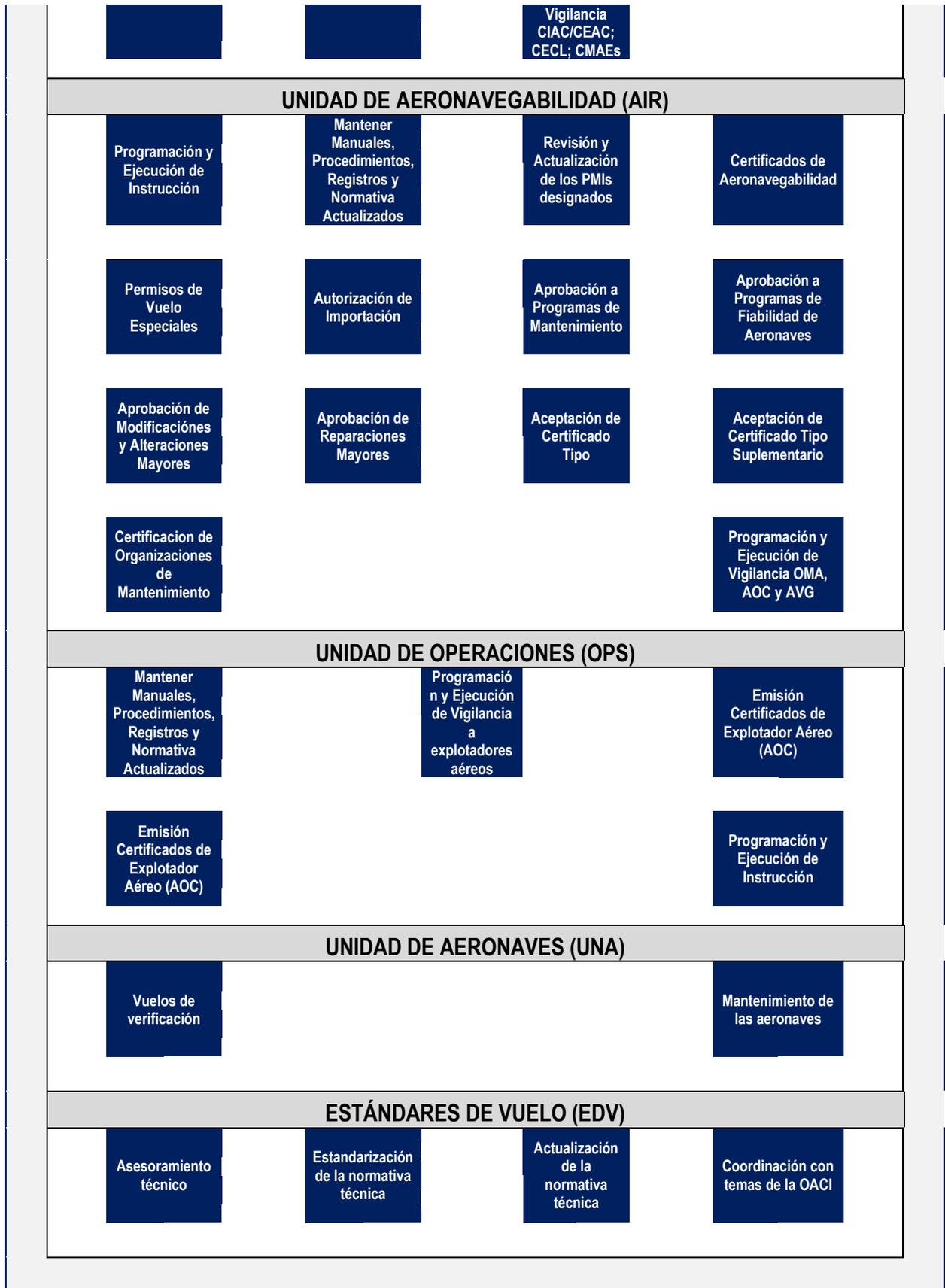
Se han identificado 145 macro procesos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, estando divididos de acuerdo al siguiente gráfico:

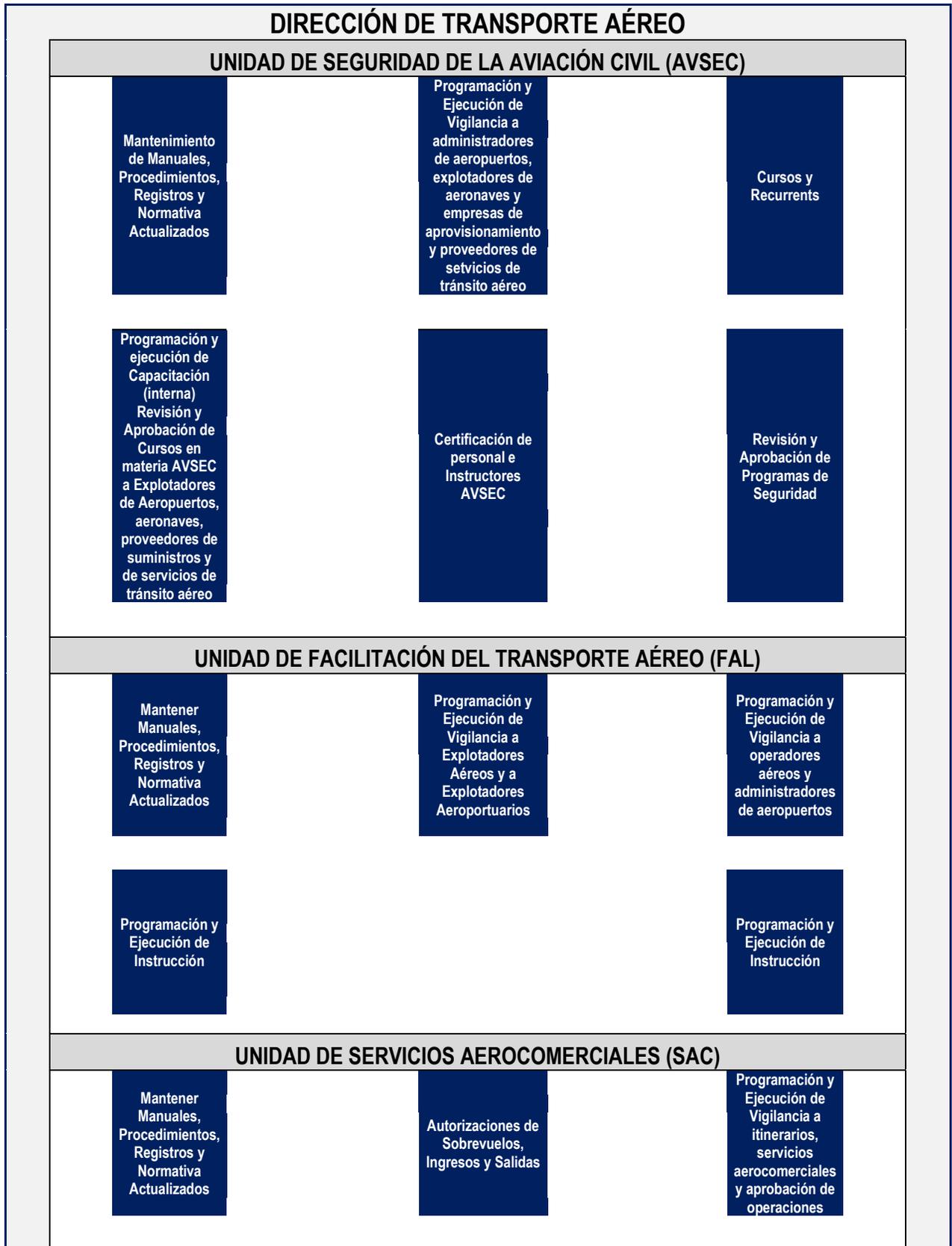
**Gráfico N° 2 Cantidad de procesos en la DGAC por direcciones**

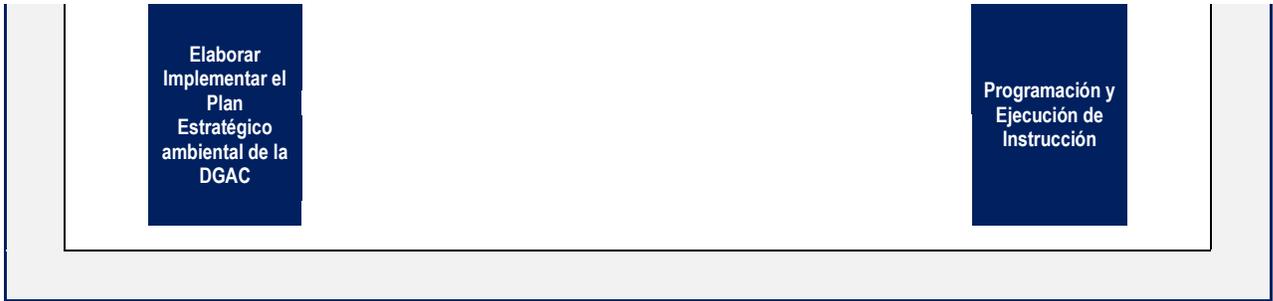


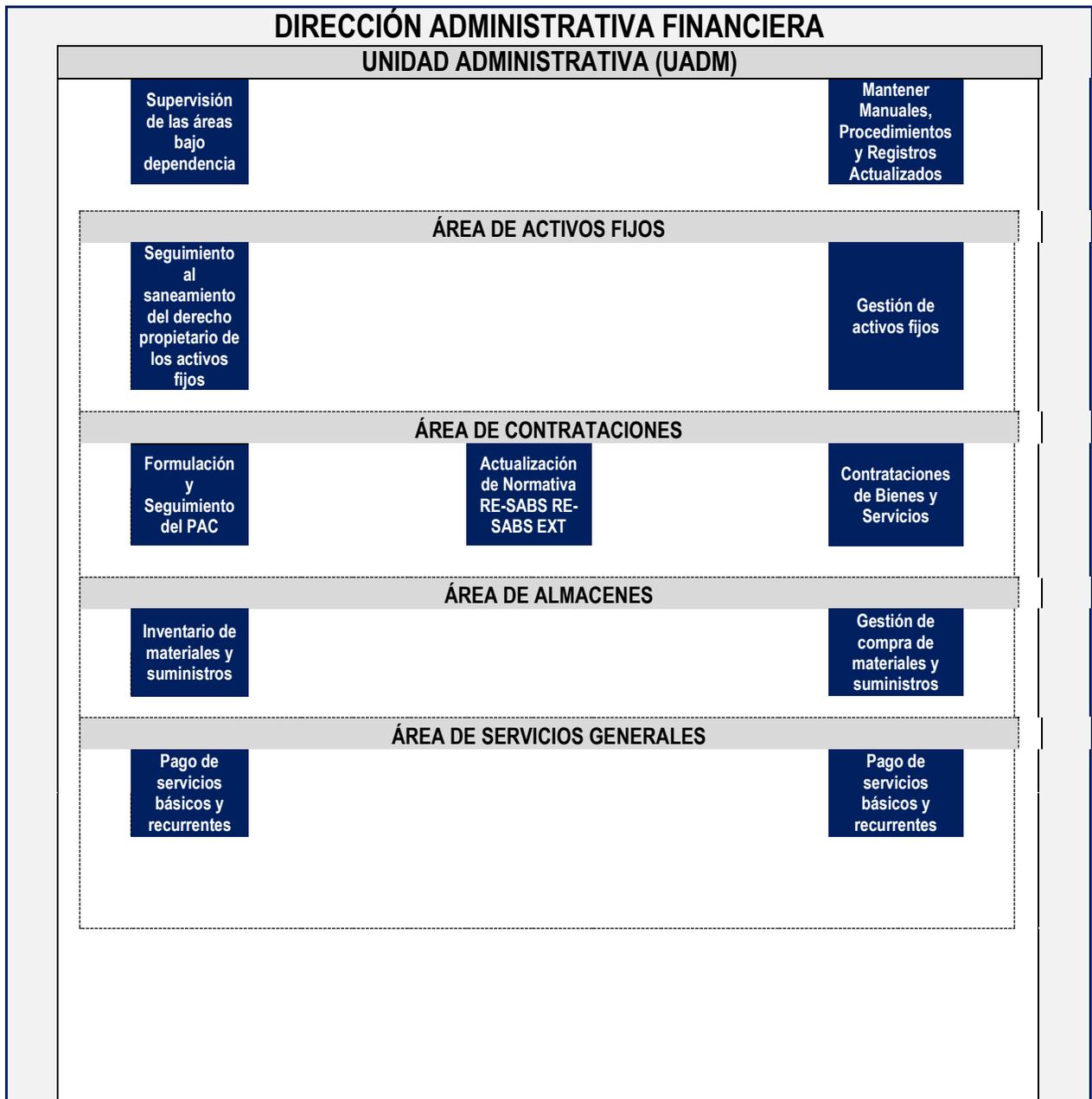


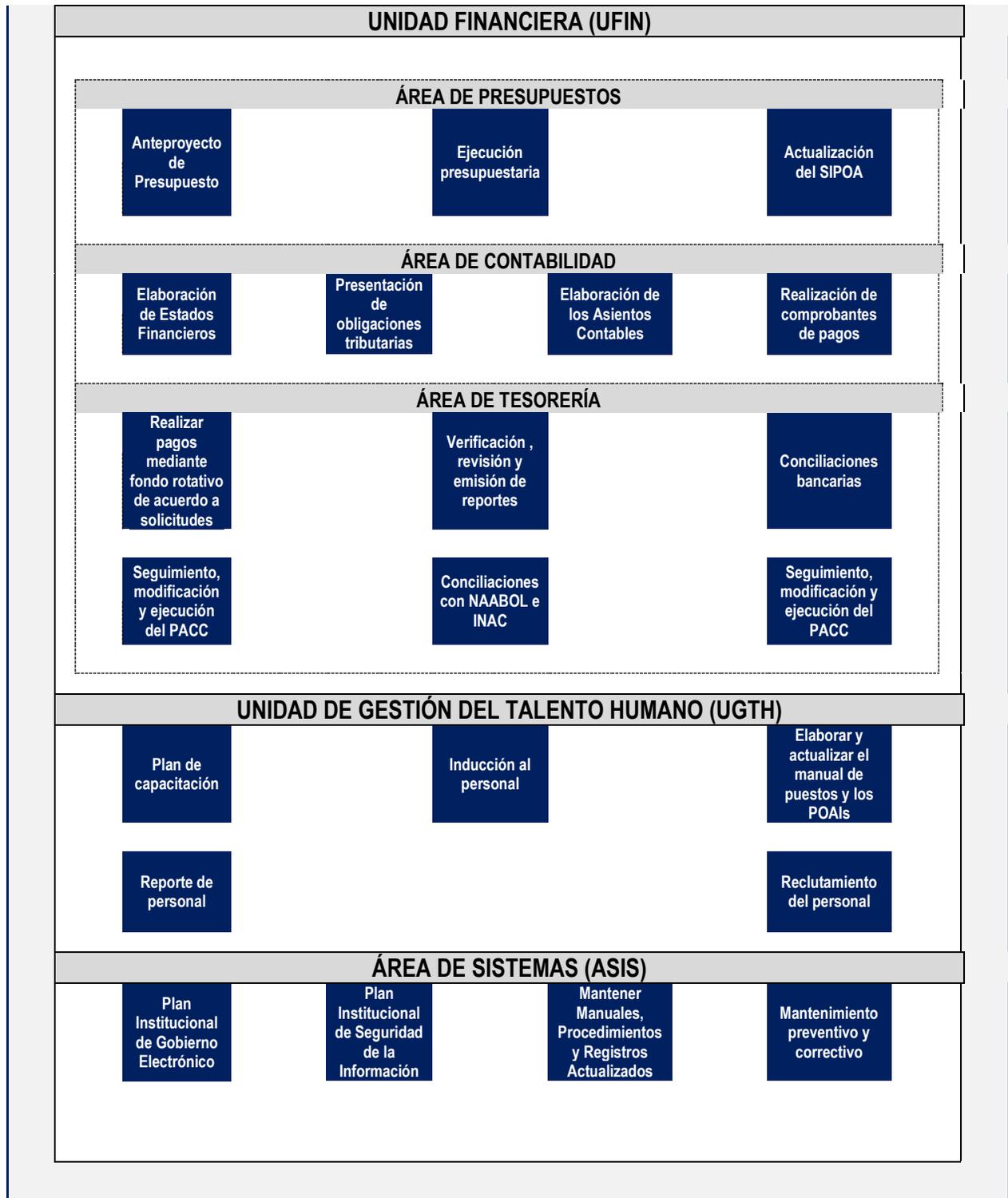


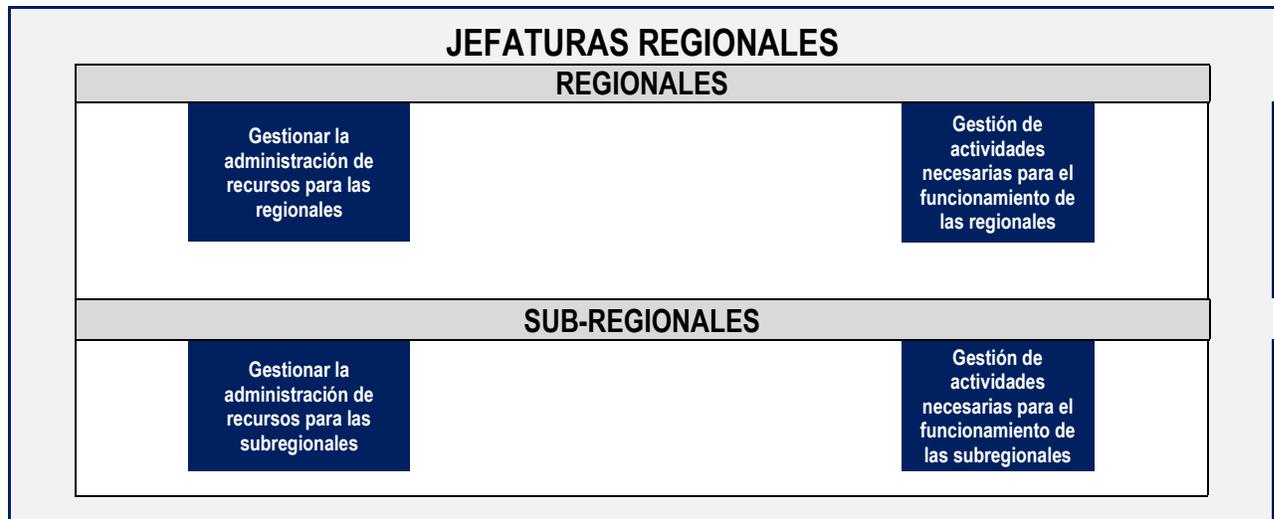












### 3.1.3.3 Recursos humanos, económicos, financieros y físicos

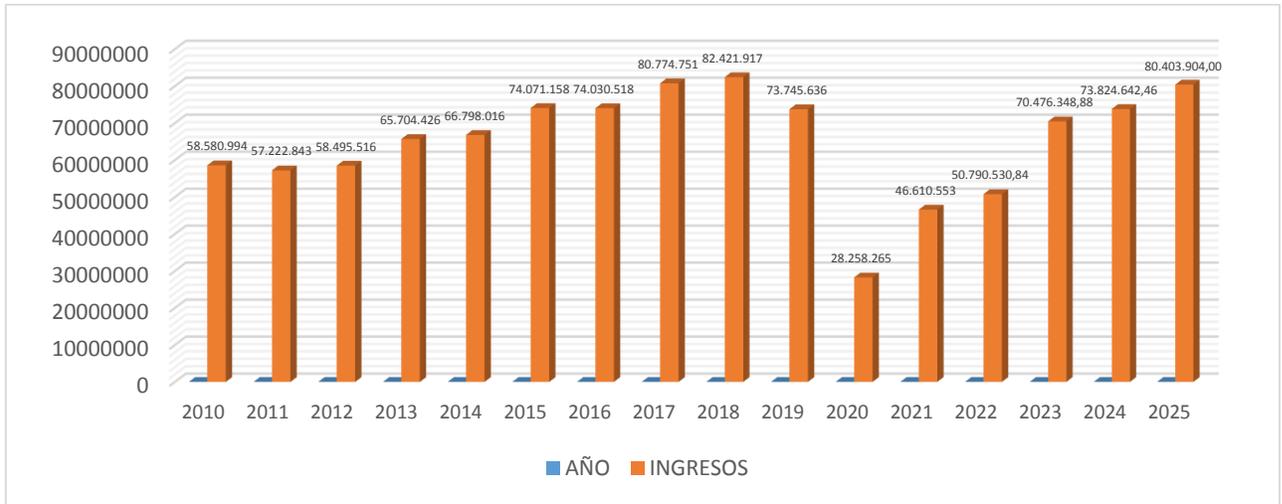
La DGAC cuenta con 287 ítems a nivel nacional, teniendo la mayor parte de funcionarios en la ciudad de La Paz (oficina Central) y las troncales como ser Cochabamba y Santa Cruz, distribuido en la siguiente tabla:

**Matriz N° 9 Distribución ítems a nivel nacional**

LOCALIDAD	CANTIDAD
LA PAZ	148
COCHABAMBA	51
SANTA CRUZ	44
TRINIDAD	13
TARIJA	5
SUCRE	4
GUAYARAMERIN	3
RIBERALTA	3
SANTA ANA	3
CHIMORE	2
COBIJA	2
ORURO	2
RURRENABAQUE	2
YACUIBA	2
POTOSI	1
PUERTO SUAREZ	1
UYUNI	1
<b>TOTAL</b>	<b>287</b>

Los ingresos de la DGAC desde la gestión 2010 han crecido año tras año, sin embargo en la gestión 2020 se puede ver en el gráfico, la caída de los ingresos a causa de la Pandemia por COVID-19 y la proyección que se tiene para la gestión 2025 es una recuperación paulatina para alcanzar los ingresos hasta antes de la pandemia.

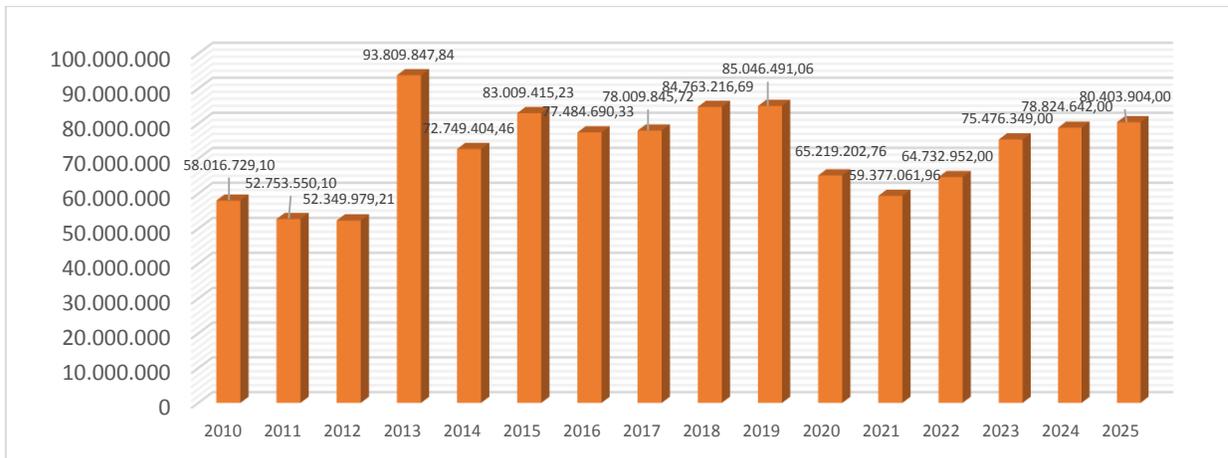
**GRÁFICO N°3  
RECURSOS PERCIBIDOS  
2010 con proyección al 2025  
EN BOLIVIANOS (Bs.)**



Fuente: ÁREA TESORERÍA

En el siguiente gráfico se puede ver la ejecución presupuestaria de la DGAC desde la gestión 2010 y la proyección que se tiene para la gestión 2025.

**GRÁFICO N°4  
EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA  
2010 proyectado al 2025  
EN BOLIVIANOS (Bs.)**



Fuente: REPORTE SIGEP – ÁREA PRESUPUESTOS

### 3.1.3.4 Datos Estadísticos

Es importante la evolución del sector con relación al transporte de pasajeros por modo aéreo y las perspectivas que se tienen hacia el nuevo quinquenio, tomando en cuenta la contracción que atraviesa el sector desde la gestión 2020 por efectos de la pandemia.

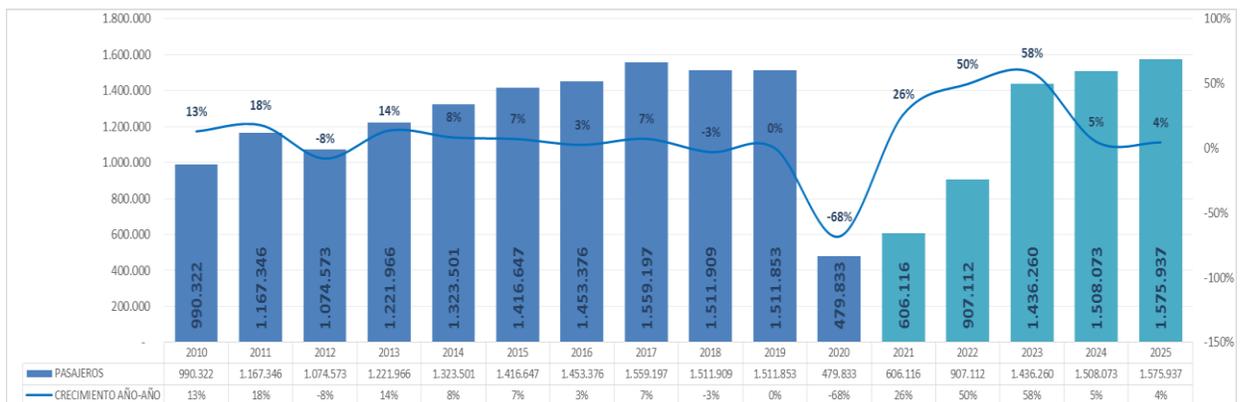
**GRÁFICO N°5**  
**EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS 2010-2025**  
**TRÁFICO ORIGEN/DESTINO - SERVICIO NACIONAL**



Fuente: Datos de la Dirección General de Aeronáutica 2021  
Datos Preliminares 2021

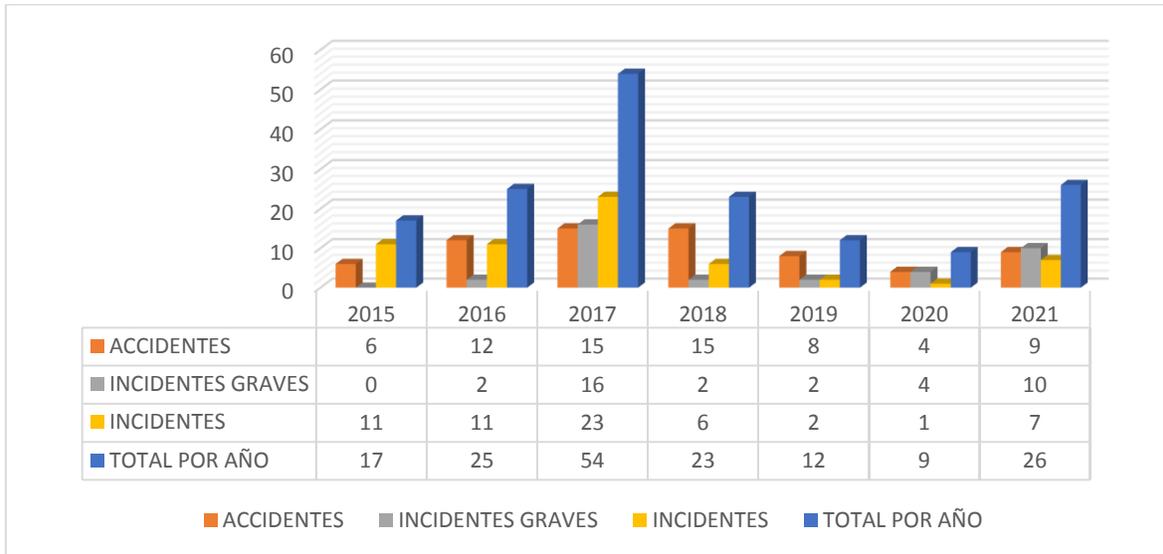
Es así que a la gestión 2021, según datos preliminares de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a nivel nacional se llegó a transportar por vía aérea un total de 3.333.008 pasajeros y a nivel internacional se transportaron un total 606.116 pasajeros, mostrando un crecimiento con relación a la gestión anterior en un 97% a nivel nacional y 26% a nivel internacional.

**GRÁFICO N°6**  
**EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS 2010-2025**  
**TRÁFICO ORIGEN/DESTINO - SERVICIO INTERNACIONAL**



Fuente: Datos de la Dirección General de Aeronáutica 2021 Datos Preliminares 2021

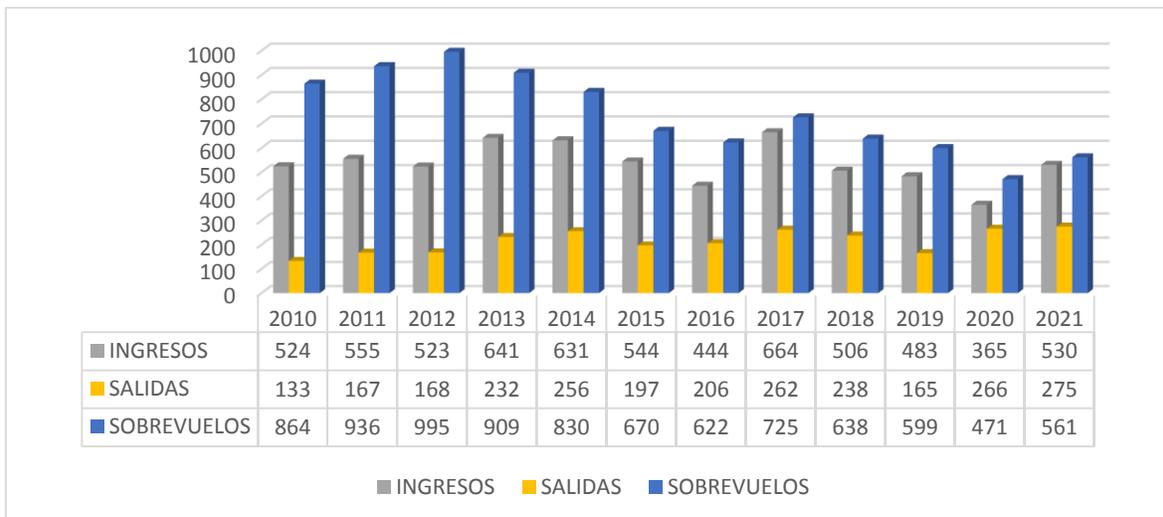
**GRÁFICO N°7**  
**CANTIDAD DE SUCESOS POR TIPO**  
**2015 AL 2021**



Fuente: AIG

En el área de incidentes y accidentes se tiene el siguiente reporte, desde la gestión 2015 al 2021, detallando por tipo de suceso: accidentes, incidentes graves e incidentes.

**GRÁFICO N°8**  
**EMISIÓN DE AUTORIZACIONES DE SOBREVUELOS, INGRESOS Y SALIDAS DE**  
**VUELOS NO REGULARES INTERNACIONALES**  
**2010 AL 2021**



Fuente: SAC

Cabe hacer notar, que las autorizaciones se han optimizado desde la gestión 2018 en consolidar la autorización de la flota de líneas aéreas grandes, y los últimos años

se ha mejorado en la emisión de las autorizaciones debido a que ahora no se hacen por operación, ahora son multifuncional, es decir pueden ir de ida y vuelta y pueden usar varios destinos y orígenes con validez de uno a tres meses de acuerdo al cumplimiento de requisitos y vigencia de la póliza.

**GRÁFICO N°9**  
**CANTIDAD DE AEROLÍNEAS OPERANDO EN BOLIVIA**  
**2020 AL 2021**



### 3.1.4 Capacidades y falencias institucionales específicas

**Matriz N°10 Fortalezas y Debilidades identificadas**

Fortalezas	Debilidades
Alto nivel de implementación efectiva de la seguridad operacional	Falta de modernización en sistemas informáticos
Un buen ambiente de trabajo	Falta de personal técnico en las diferentes áreas
Existe una buena coordinación entre Direcciones	Recursos económicos limitados para: cumplir con las actividades de fiscalización, cumplimiento del plan de capacitación, contar con la cantidad necesaria de personal técnico, uso de herramientas tecnológicas y comunicacionales; contratación de seguros (aeronavegación, mutiriesgo y automotor), mantenimiento de bienes muebles
Eficiencia en la atención a solicitudes	Alta rotación de personal
Procedimientos actualizados en concordancia con requerimientos USOAP/OACI	Falta de disponibilidad de las aeronaves para actividades de vigilancia e investigación
Procesos certificados bajo norma ISO 9001: 2015	Falta de infraestructura para la salvaguarda de las aeronaves y almacenamiento de mercancías peligrosas
Se cuenta con una Biblioteca organizada	Falta de documentación y apoyo legal para gestionar, proseguir y concretar el Saneamiento de los Bienes de la DGAC
Personal proactivo	Falta de sistematización de RIPSA en el marco de nuevas disposiciones tributarias
Personal capacitado y técnicos expertos en la materia	
Instrumentos de control establecidos, manuales y procedimientos para la administración del Archivo Central	
Procedimientos, reglamentos y documentación técnica centralizados ya actualizados en la nube de la biblioteca	
Respuesta oportuna en soporte técnico logístico	
Desarrollo e implementación de sistemas informáticos que contribuyen a la vigilancia de la seguridad operacional y a la gestión administrativa	
Implementación de plataformas virtuales para la difusión de la información y coordinación con la comunidad aeronáutica	

## 3.2 Análisis externo

**Matriz N°11 Oportunidades y Amenazas identificadas**

Oportunidades	Amenazas
Desarrollo de tecnologías y sistemas informáticos emergentes	Contingencias Políticas, Económicas y Sociales, asociadas a los efectos del COVID-19 que afectan al desarrollo de la actividad Aeronáutica
Reactivación de las operaciones aeronáuticas post COVID-19	La Ley N° 2902 no está actualizada acorde a la totalidad de los Anexos al Convenio de Aviación Civil
Acceso a información y experiencia de las AAC's de la región	Recuperación lenta de la actividad aeronáutica sobre operaciones aéreas internacionales
Disponibilidad de cursos técnicos especializados en materia aeronáutica	Riesgo latente de contagio de funcionarios y usuarios debido a la pandemia por el COVID-19
Incremento de Rutas Internacionales y mayores frecuencias	Recesión económica mundial a causa de la pandemia por el COVID-19
Negociaciones de convenios Bilaterales para tener mayor conectividad con el resto del Mundo	Inestabilidad económica de los explotadores
Acceso a cooperación internacional por medio de la OACI	Política de restricción económica
Creación de nuevas tasas impositivas para la captación de ingresos	Falta de cultura en reportar los sucesos de aviación civil por parte de los explotadores y proveedores de servicios
Ajuste de las tarifas por la prestación de servicios	No reconocimiento de la Autoridad de la DGAC en materia de seguridad de la aviación civil conferidas por Ley, por parte de la DGTA-MOPVS
	No operativización de Consejo Nacional Permanente de Seguridad Civil contra Actos de Interferencia Ilícita
	Desconocimiento de la normativa por parte de explotadores de aeropuertos
	Desarrollo de la infraestructura aeroportuaria sin un Plan Nacional Estratégico
	Dificultad de ejercer atribuciones y funciones de fiscalización de entidades públicas del sector debido a posibles conflictos sociales

## 4. Objetivos y estrategias institucionales

Los objetivos estratégicos institucionales, están desarrollados en base al resultado del PDES y la acción del PSDI

### Matriz N°12 Identificación de objetivos estratégicos institucionales

Resultado PSDI	Objetivo estratégico institucional
Se ha mejorado el servicio de transporte aéreo para la integración del país cumpliendo con la seguridad operacional	1. Fortalecer la DGAC, para contar con una autoridad aeronáutica con eficiencia y eficacia en el desarrollo, aplicación y ejercicio de la normativa aeronáutica.
	2. Mantener al Estado con altos niveles de implementación efectiva de estándares de seguridad operacional (safety) y seguridad de la aviación civil (security) comprometidos con la mejora continua en la conectividad aérea, minimizando los impactos y los efectos perjudiciales en el medio ambiente proveniente de las actividades de la aviación civil.

Las estrategias institucionales de la DGAC, son directrices que orientan a la determinación de las acciones adecuadas para alcanzar los objetivos estratégicos, las cuales proporcionan una base para la toma de decisiones

### Matriz N°13 Definición de estrategias institucionales

Objetivos estratégicos institucionales	Estrategias institucionales
1. Fortalecer la DGAC, para contar con una autoridad aeronáutica con eficiencia y eficacia en el desarrollo, aplicación y ejercicio de la normativa aeronáutica.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alcanzar la sostenibilidad económica captando mayores ingresos y analizar la generación de nuevas tasas que fortalezcan a la DGAC.</li> <li>Gestionar la eficiencia en el uso de los recursos humanos enriqueciendo a las áreas técnicas para</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa actualizada constantemente a los lineamientos de la OACI.</li> <li>• Incrementar niveles de calidad al usuario, con procesos certificados y alineados con la norma ISO 9001:2015</li> <li>• Desarrollo y actualización de sistemas informáticos para agilizar los trámites y fortalecer procesos de la DGAC.</li> </ul>
<p>2. Mantener al Estado con altos niveles de implementación efectiva de estándares de seguridad operacional (safety) y seguridad de la aviación civil (security) comprometidos con la mejora continua en la conectividad aérea, minimizando los impactos y los efectos perjudiciales en el medio ambiente proveniente de las actividades de la aviación civil.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortalecer la vigilancia de la seguridad operacional aplicando herramientas informáticas y el uso de nuestras aeronaves para el desplazamiento del personal en las actividades de vigilancia y la verificación de las ayudas a la navegación aérea</li> <li>• Consolidar un equipo de trabajo de implementación del SSP estable y eficiente.</li> <li>• Desarrollar un sistema de recolección y procesamiento de datos de seguridad operacional.</li> <li>• Fortalecer la seguridad operacional con capacidad de transporte aéreo y aplicando el uso de nuevas tecnologías para lograr acceder de forma oportuna a los sucesos.</li> <li>• Mantener al personal técnico calificado para el cumplimiento de sus funciones Fortalecer la seguridad de la aviación civil, aplicando el uso de nuevas tecnologías para lograr la optimización del análisis de riesgos.</li> <li>• Promover conectividad, mediante el desarrollo de negociaciones de convenios y acuerdos para el incremento de rutas.</li> <li>• Monitorear, reportar y verificar las emisiones de CO2 de los explotadores nacionales que operan vuelos internacionales.</li> </ul>

Las acciones estrategias institucionales de la DGAC para alcanzar los objetivos estratégicos institucionales son:

**Matriz N° 14 Identificación de acciones estratégicas institucional y articulación con las acciones del PSDI.**

Resultados del PSDI	Objetivos estratégicos institucionales	Acciones Estrategias institucionales
Se ha mejorado el servicio de	1. Fortalecer la DGAC, para contar con una autoridad aeronáutica con eficiencia y	1. Fortalecer la DGAC institucionalmente, para mantener la sostenibilidad económica,

transporte aéreo para la integración del país cumpliendo con la seguridad operacional)	eficacia en el desarrollo, aplicación y ejercicio de la normativa aeronáutica.	modernizando los procesos de otorgación de certificaciones y autorizaciones, de instrucción y administrativos con eficacia y eficiencia asegurando el cumplimiento de la normativa boliviana.
	2. Mantener al Estado con altos niveles de implementación efectiva de estándares de seguridad operacional (safety) y seguridad de la aviación civil (security) comprometidos con la mejora continua en la conectividad aérea, minimizando los impactos y los efectos perjudiciales en el medio ambiente proveniente de las actividades de la aviación civil.	2. Garantizar altos niveles de seguridad operacional aplicando los elementos críticos de un sistema de vigilancia en procura de una implantación eficiente del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)
		3. Alcanzar altos niveles de seguridad de la aviación civil aplicando los elementos críticos de un sistema de seguridad a fin de minimizar el riesgo ocasionado por actos de interferencia ilícita.
		4. Asegurar el desarrollo del transporte aéreo con mayor conectividad aérea y minimizando los impactos y los efectos perjudiciales en el medio ambiente, con la aplicación de medidas que garanticen la salud en el sistema del transporte aéreo en la propagación de enfermedades transmisibles por vía aérea.

## 5. Planificación

Los objetivos estratégicos institucionales y las acciones estratégicas institucionales, están desarrollados en base al resultado del PDES y la acción del PSDI relacionado con la seguridad operacional y de la aviación civil. Asimismo, están relacionadas con los objetivos estratégicos de la Organización de Aeronáutica Civil Internacional (OACI), en ese sentido se ha separado la fiscalización de la seguridad operacional de la fiscalización de seguridad de la aviación civil porque son aspectos totalmente diferentes y se ha aumentado una nueva acción relacionada con la conectividad y el medio ambiente.

Estos cambios que ayudan a clarificar el norte de la DGAC al 2025, generan cambios en la asignación de recursos a los programas, los mismos se ajustarán y se creará un nuevo programa para la nueva acción estratégica relacionada con la conectividad y el medio ambiente, en el anteproyecto del presupuesto 2023, debido a que el presupuesto quinquenal 2021-2025 ya ha sido reportado al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

