

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

INFORME N° AI-06-2018

PLAN DE VIGILANCIA DE
AERONAVEGABILIDAD

NOVIEMBRE, 2018

ÍNDICE

ÍNDICE.....	2
Índice de cuadros y gráficos	3
Abreviaturas.....	4
RESUMEN EJECUTIVO	5
I. INTRODUCCIÓN	6
1.1.- NATURALEZA DEL ESTUDIO.....	6
1.2.- JUSTIFICACIÓN.....	6
1.3.-OBJETIVOS.....	6
1.3.1.- Objetivo general	6
1.3.2.- Objetivos específicos.....	6
1.4.- ALCANCE	6
1.5.- METODOLOGÍA	7
1.6.- TIPO DE AUDITORÍA	7
1.7.- NORMATIVA ADMINISTRATIVA, LEGAL Y TÉCNICA.....	7
1.8.- CUMPLIMIENTO CON NORMAS GENERALES DE AUDITORÍA.....	9
1.9.- LIMITACIONES.....	10
1.10.- GENERALIDADES DEL ESTUDIO	10
1.11.- COMUNICACIÓN DE RESULTADOS	11
II. COMENTARIOS	12
2.1.- DEBILIDADES DE CONTROL INTERNO	12
2.2.- EXISTEN DIFERENCIAS EN LAS FECHAS ESTABLECIDAS EN EL PLAN DE VIGILANCIA, EN RELACIÓN CON LAS REGISTRADAS EN EL SIAR	16
2.3.- INSPECCIONES CON ESTATUS DE RETRASADAS EN EL SIAR 2017 Y FALTA DE SUPERVISIÓN DE PARTE DEL ENCARGADO.....	20
2.4.- FALTA DE GESTIÓN EN EL COBRO POR LOS SERVICIOS DE INSPECCIÓN A LOS OPERADORES AÉREOS	22
2.5.- ROTACIÓN DE INSPECTORES EN EL PROGRAMA DE VIGILANCIA DE CADA AÑO	27
2.6.- AUSENCIA DE UNA POLÍTICA DEFINIDA, QUE CONTROLE LA CANTIDAD DE DÍAS ASIGNADOS A UNA INSPECCIÓN	30
III. CONCLUSIONES	34
IV. RECOMENDACIONES.....	35

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

Cuadro N°	Nombre	Página
1	Resultados de Evaluación de Control Interno	12
2	Inconsistencias en las fechas del plan de vigilancia y el SIAR	17
3	Casos encontrados en la solicitud de cambios de fecha de inspección, donde no se firmó el visto bueno por parte de la jefatura	18
4	Casos encontrados en el SIAR que se encuentran en condición de “retrasadas”	21
5	Liquidación de viáticos otorgados a los inspectores	23
6	Inspección realizada por concepto de incorporación de aeronave a la flota de Vuela de Aviación S.A.	24
7	Continuidad de los inspectores del 2014 al 2018 en el plan de vigilancia	28
8	Giras realizadas con una duración de cinco días o más	30

ABREVIATURAS

Abreviatura	Significado
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
CETAC	Consejo Técnico de Aviación Civil
AIR	Aeronavegabilidad
OMA	Organizaciones de mantenimiento aeronáutico
SIAR	Sistema de Información para la Administración de Regulaciones
ACSA	Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica
NCIPSP	Normas de control interno para el Sector Público

RESUMEN EJECUTIVO

¿Cuál fue el objetivo del estudio?

Determinar la existencia de controles en la Unidad de Aeronavegabilidad en el cumplimiento del Plan de Vigilancia 2017 y la normativa que les rige.

¿Por qué se justificó el estudio?

Los controles administrativos inherentes a este tema, deben haberse establecido formalmente, con el objetivo de garantizar seguridad jurídica para los funcionarios, evitando el despilfarro de dinero y actos de corrupción de los funcionarios públicos, lo anterior revierte una gran importancia cuando se analiza que los servidores del área técnica tienen responsabilidades y obligaciones específicas en apoyo al cumplimiento de la función institucional.

¿Cuáles fueron los principales hallazgos?

Los principales hallazgos encontrados en el presente informe, son en general debilidades de control interno, principalmente en la recopilación de la información suministrada en el SIAR, supervisión del encargado de la unidad, falta de respaldos de la información generada, falta de una mejor gestión en el cobro de las inspecciones a los operadores, entre otros.

¿Qué esperamos de la Administración?

Coordinar con las diferentes instancias para que se gestione el cumplimiento de las recomendaciones emitidas en el presente informe y se comunique a esta Auditoría Interna, los avances y resoluciones determinadas.

I. INTRODUCCIÓN

1.1.- NATURALEZA DEL ESTUDIO

El estudio se encuentra dentro del plan de trabajo de auditoría 2018

1.2.-JUSTIFICACIÓN

El presente estudio se efectuó con fundamento en las competencias conferidas a las auditorías internas en el artículo 22 de la Ley General de Control Interno y en cumplimiento del Plan Anual de Trabajo del año 2017 de esta Auditoría Interna.

1.3.-OBJETIVOS

1.3.1.- Objetivo general

Determinar la existencia de controles en la Unidad de Aeronavegabilidad en el cumplimiento del Plan de Vigilancia 2017 y la normativa que les rige.

|

1.3.2.- Objetivos específicos

1. Comprobar el cumplimiento al plan anual de vigilancia del 2017
2. Confrontar el procedimiento y normativa que compete para la vigilancia de los operadores aeronáuticos con su gestión.
3. Verificar el cobro eficiente de las inspecciones por parte de la DGAC a los operadores.

1.4.- ALCANCE

Abarca el periodo comprendido de enero a diciembre 2017, ampliándose en los casos en los que fue necesario.

1.5.- METODOLOGÍA

Se aplicaron durante la realización del estudio técnicas verbales, físicas y documentales, que son evidencia suficiente para obtener resultados.

1.6.- TIPO DE AUDITORÍA

Operativa – cumplimiento

1.7.- NORMATIVA ADMINISTRATIVA, LEGAL Y TÉCNICA

- a. Ley General de Control Interno, N° 8292.
- b. Normas de Control Interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE)
- c. Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público, (R-DC-119-2009)¹
- d. Normas Generales de Auditoría para el Sector Público (R-DC-064-2014)²
- e. Ley contra la corrupción y el enriquecimiento ilícito de la función pública N°8422.
- f. Ley General de Aviación Civil. N° 5150.
- g. Manual del Área Técnica
- h. Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA)
- i. Procedimiento 7P12; Vigilancia (Del Sistema de Gestión de la Administración).

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

“Artículos 36, 38 y 39: solo si el informe es dirigido a titulares subordinados (entiéndase cualquier otro funcionario o dependencia de la DGAC)

Artículo 37.-**Informes dirigidos al jerarca.** Cuando el informe de auditoría esté dirigido al jerarca, este deberá ordenar al titular subordinado que

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

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

corresponda, en un plazo improrrogable de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de tales recomendaciones, dentro del plazo indicado deberá ordenar las soluciones alternas que motivadamente disponga; todo ello tendrá que comunicarlo debidamente a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente.

Artículo 38.-Planteamiento de conflictos ante la Contraloría General de la República. Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la Contraloría General de la República, dentro de los ocho días hábiles siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

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

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

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos incurrirán en responsabilidad administrativa, cuando debiliten con sus acciones el sistema de control interno u omitan las actuaciones necesarias para establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, según la normativa técnica aplicable.

Asimismo, cabrá responsabilidad administrativa contra el jerarca que injustificadamente no asigne los recursos a la auditoría interna en los términos del artículo 27 de esta Ley.

Igualmente, cabrá responsabilidad administrativa contra los funcionarios públicos que injustificadamente incumplan los deberes y las funciones que en materia de control interno les asigne el jerarca o el titular subordinado, incluso las acciones para instaurar las recomendaciones emitidas por la auditoría interna, sin perjuicio de las responsabilidades que les puedan ser imputadas civil y penalmente.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos también incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, por obstaculizar o retrasar el cumplimiento de las potestades del auditor, el subauditor y los demás funcionarios de la auditoría interna, establecidas en esta Ley.

Quando se trate de actos u omisiones de órganos colegiados, la responsabilidad será atribuida a todos sus integrantes, salvo que conste, de manera expresa, el voto negativo."

1.8.- CUMPLIMIENTO CON NORMAS GENERALES DE AUDITORÍA

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

1.9.- LIMITACIONES

Para la realización de la evaluación de control interno que se aplicó a la Unidad de Aeronavegabilidad por parte de esta Auditoría, se tomó en cuenta sólo la opinión de la jefatura.

1.10.- GENERALIDADES DEL ESTUDIO

La Unidad de Aeronavegabilidad tiene como objetivo establecer las actividades para el otorgamiento de un Certificado de Explotación (CE), Certificados de Operador Aéreo (COA) y Certificados Operativos (CO) a operadores (Nacionales e Internacionales) y Certificado de Aeródromos (CA). Por otra parte, también tiene como propósito establecer las disposiciones para planificar y ejecutar las actividades de vigilancia de los servicios aeronáuticos, en cumplimiento de la normativa aplicable.

Las Unidades de Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y AVSEC, deben elaborar el programa de vigilancia y someterlo a aprobación de la Dirección con fecha límite al quince de noviembre de cada año. Aprobado el Programa de Vigilancia por la Dirección a más tardar el primero de diciembre de cada año, se devuelve a cada una de las unidades para que estas lo carguen al Sistema SIAR.

El plan de vigilancia comprende las inspecciones programadas y las no programadas; las primeras comprenden todas aquellas aprobadas por la Dirección General con el fin de mantener y elevar la Seguridad Operacional y definen la calendarización, el lugar y el tipo de inspección, así como las unidades y el personal asignado a cada auditoría. Las inspecciones no programadas corresponden a evaluaciones solicitadas por los operadores aéreos y OMA's y también comprenden la calendarización, el lugar y el tipo de inspección, así como las unidades y el personal asignado a cada inspección.

Tanto para las inspecciones programadas como las no programadas, se cobra a los operadores un monto de acuerdo al Decreto Ejecutivo Nº 34821, denominado: "Reforma Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades no Aeroportuarias para los Aeropuertos Internacionales, Daniel Oduber Quirós, Tobías Bolaños Palma y Limón y los Aeródromos Locales Propiedad del Estado"³

³ Publicado en "La Gaceta" Nº 211 del 31 de octubre del 2008.

Ese instrumento especifica el rubro a cubrir por las inspecciones del plan de vigilancia e incorporación de aeronaves.

1.11.- COMUNICACIÓN DE RESULTADOS

En atención a lo señalado en la Norma № 205 (Comunicación de resultados) de las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, el 25 de octubre del año en curso se remitieron notas con el fin convocar a la conferencia final con el propósito de atender, escuchar y valorar opiniones, discrepancias y aportes que puedan surgir de los resultados finales que obtuvimos durante el estudio. Este ejercicio se llevó a cabo el 30 de octubre, en la sala de reuniones de la Auditoría Interna, con la presencia, por parte de la Administración de los señores Álvaro Vargas Segura, Miguel Cerdas Hidalgo, Luis Diego García Palma, donde no se presentaron observaciones que ameritaran cambios a este documento.

II. COMENTARIOS

Considerando los resultados de la evaluación de control interno realizada por la Auditoría Interna a percepción de la jefatura y con criterios establecidos por la misma Auditoría; encontramos que el sistema de control interno que prevalece es: regular, lo cual se amplía en comentario 2.1.

2.1.- DEBILIDADES DE CONTROL INTERNO

La evaluación del control interno se realizó mediante la aplicación de las herramientas previamente establecidas por la Auditoría interna a la jefatura de la Unidad de Aeronavegabilidad, aunque la calificación general del SCI fue “Regular”, al analizar de forma individual cada uno de los componentes de la Norma, se tiene, a percepción del entrevistado algunas debilidades importantes de control interno, las cuales se comentan a continuación:

Cuadro Nº 1
Resultados de Evaluación de Control Interno
Criterios de las Normas Generales de Control Interno, con calificación
“Malo”-“Pésimo”

Proceso	Sub Proceso	Pregunta	Calificación	Criterio
AMBIENTE DE CONTROL	Estructura Organizativa	La estructura organizativa de la Unidad de Aeronavegabilidad es concordante con las labores que realiza	50%	Malo
VALORACIÓN DE RIESGOS	Valoración de Riesgos	La valoración de riesgo realizada por la Unidad agrega valor al cumplimiento de los objetivos asignados a la misma	0%	Pésimo
	Sistema Específico de Valoración de Riesgo Institucional (SEVRI) y Valoración de Riesgos	Se le da un seguimiento al Sistema Específico de Valoración de Riesgo Institucional, en cuanto a la eficacia, eficiencia de las medidas ejecutadas	0%	Pésimo
	Vinculación con la Planificación Institucional.	Los resultados de la valoración del riesgo institucional, se utilizan como insumo para retroalimentar el proceso	0%	Pésimo

INFORME AI-06-2018

Proceso	Sub Proceso	Pregunta	Calificación	Criterio
		de planificación de la Unidad de Aeronavegabilidad		
		Se maneja una buena planificación de las actividades que se realizan en la Unidad de Aeronavegabilidad	50%	Malo
SISTEMAS DE INFORMACIÓN	Sistemas de Información	El Sistema de Control Interno instaurado en la Unidad, promueve que la información que se recopila, procesa y mantiene sea relevante y de calidad para la toma de decisiones	50%	Malo
		La Unidad dispone de sistemas de información para la gestión de los diferentes Subprocesos-, de tal forma que se haga uso eficiente de la información que se genera (Pueden ser sistemas de uso manual y/o automatizado)	50%	Malo
		El sistemas SIAR es flexibles a modificaciones que puedan sufrir por cambios en el entorno	0%	Pésimo
		Dispone la Unidad de Aeronavegabilidad, una adecuada gestión documental y procedimientos que le permita el control, almacenamiento y recuperación de la información de forma oportuna y eficiente	50%	Malo
		Existen copias de seguridad (respaldos) de la diferente información generada en los distintos Subprocesos de la Unidad	0%	Pésimo
		El encargado de la Unidad se asegura razonablemente que en el SIAR, los funcionarios de la Unidad recopilan, alimentan y procesan la información	50%	Malo
SEGUIMIENTO DEL SCI	Orientaciones para el Seguimiento del SCI	Participan los funcionarios de la Unidad en la definición de las acciones necesarias para mejorar las deficiencias encontradas en el Control Interno en los distintos subprocesos	0%	Pésimo
	Actividades de Seguimiento del SCI	La metodología aplicada a las autoevaluaciones de control interno es lógica y apropiada	0%	Pésimo

Proceso	Sub Proceso	Pregunta	Calificación	Criterio
		Producto del seguimiento al SCI se introducen mejoras relevantes en el desempeño de la Unidad	0%	Pésimo

Fuente: Elaboración propia

De conformidad con lo expuesto en el cuadro anterior se infiere que a percepción de la jefatura de la AIR, existen debilidades de control interno importantes tales como:

- La valoración de riesgos que se hace en la unidad, a criterio del evaluado no agrega valor en el cumplimiento de los objetivos de la unidad, ni se usan como insumo para retroalimentar el proceso.
- No se considera la participación de los funcionarios en la definición de acciones para mejorar el SCI, ni se implementa una práctica de seguimiento con el fin de mejorar las actividades de control interno.
- Se perciben debilidades en cuanto a la gestión documental, almacenamiento y recuperación de forma oportuna y eficiente, que incluya el respaldo de la información que se genera y procesa en la AIR. Además se indica que el sistema SIAR es poco flexible y desactualizado.

Respecto a la poca importancia que se da a la Valoración de Riesgos y al Sistema de Control Interno, cabe indicar que Ley General de Control Interno, № 8292 en el inciso b, del artículo 17 establece:

"Artículo 17.-**Seguimiento del sistema de control interno.** Entiéndase por seguimiento del sistema de control interno las actividades que se realizan para valorar la calidad del funcionamiento del sistema de control interno, a lo largo del tiempo; asimismo, para asegurar que los hallazgos de la auditoría y los resultados de otras revisiones se atiendan con prontitud.

(...)

b) Que la administración activa realice, por lo menos una vez al año, las autoevaluaciones que conduzcan al perfeccionamiento del sistema de control interno del cual es responsable. Asimismo, que pueda detectar cualquier desvío que aleje a la organización del cumplimiento de sus objetivos."

En este sentido es que en cumplimiento de la Ley № 8292, las instituciones públicas debe ir más allá de la obligación de efectuar dichas autoevaluaciones, y

por lo tanto implementar las medidas que permitan garantizar que los planes de acción que se generen y las actividades de seguimiento logren el efectivo fortalecimiento del sistema de control interno.

Por último, es importante considerar que el párrafo segundo del artículo 39 de la Ley en comentario, contempla las causales de responsabilidad administrativa, cuando indica:

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos incurrirán en responsabilidad administrativa, cuando debiliten con sus acciones el sistema de control interno u omitan las actuaciones necesarias para establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, según la normativa técnica aplicable.

Por otro lado es importante indicar que la ausencia de respaldos de información, y debilidades de gestión documental, atentan contra la calidad de la información según lo señalado en las NCIPSP (N-2-2009-CO-DFOE), las cuales indican:

"5.6 Calidad de la información

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo.

Los atributos fundamentales de la calidad de la información están referidos a la confiabilidad, oportunidad y utilidad.

5.6.1 Confiabilidad La información debe poseer las cualidades necesarias que la acrediten como confiable, de modo que se encuentre libre de errores, defectos, omisiones y modificaciones no autorizadas, y sea emitida por la instancia competente.

5.6.2 Oportunidad Las actividades de recopilar, procesar y generar información, deben realizarse y darse en tiempo a propósito y en el momento adecuado, de acuerdo con los fines institucionales.

5.6.3 Utilidad La información debe poseer características que la hagan útil para los distintos usuarios, en términos de pertinencia, relevancia, suficiencia y presentación adecuada, de conformidad con las necesidades específicas de cada destinatario."

2.2.- EXISTEN DIFERENCIAS EN LAS FECHAS ESTABLECIDAS EN EL PLAN DE VIGILANCIA, EN RELACIÓN CON LAS REGISTRADAS EN EL SIAR

El sistema SIAR⁴ tiene como objetivo principal:

"Coadyuvar a las Autoridades de Aviación Civil en la gestión de Seguridad Aeronáutica. Concebido modularmente permite al usuario enfocar su trabajo en cada aplicativo, evitando de esta manera operar con múltiples opciones que provoquen confusión o distracción" (El subrayando no pertenece al original.

No obstante, al verificar el plan de vigilancia del año 2017 en su última versión, con lo registrado en el SIAR (el cual indica la fecha real en que se realizó la inspección), se encontró que existen diferencias en las fechas, ya que no coinciden; pese a que el plan de vigilancia está sujeto a constantes cambios, estos se deben reflejar también en el SIAR.

Por otro lado según el instructivo del sistema de gestión de la calidad de la DGAC, 7112, Plan Anual de Vigilancia, cuando un inspector no puede realizar la inspección en el día indicado en el plan de vigilancia, se debe justificar por medio del formulario 7F162, "solicitud de cambio de fecha al programa de vigilancia", el cual debe ser aprobado y actualizado en el SIAR, no obstante, al solicitar al funcionario Luis González Arroyo encargado del sistema SIAR de la Unidad de Aeronavegabilidad, el archivo con todas las solicitudes de cambios se encontró que, en algunos casos en los que el plan de vigilancia y el SIAR no coinciden no se realizaron las debidas justificaciones de fechas. Algunas

⁴ Fuente: página web de Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)

justificaciones no se localizaron e inclusive se evidenciaron justificaciones que no coinciden con la fecha del SIAR.

En el siguiente cuadro se observan la inconsistencia entre las fechas del SIAR y el plan de vigilancia:

Cuadro №2
Inconsistencias en las fechas del plan de vigilancia y el SIAR
Periodo 2017

Operador	Inspector	Lugar	Fecha del Plan de vigilancia	Fechas según el sistema SIAR	Nueva programación según justificación
Vuela CR	Víctor Meneses / Luis García	AIJS-Puntual	13/06/2017	13 de junio	Se anuló oficio DGAC-AIR-OF-1313-2017
Sansa	Alejandro Madrigal	AIJS-Puntual	20/09/2017	28 al 30 junio	07 de agosto
Nature Air	Rogelio Ugalde	AIJS - Base	22/02/2017	9 y 10 de agosto	07 de agosto
Aerobel	Alejandro Madrigal	Pavas-base	14/02/2017	5 y 6 setiembre	14 de agosto
TACSA	Rogelio Ugalde	Pavas – base	28/03/2017	13 y 14 de febrero	No se encontró justificación
VEASA	Alejandro Madrigal	Pavas-Base	25/01/2017	1 y 2 febrero	No se encontró justificación
Prestige Wings	Rafael Villalobos	Pavas-Base	24/01/2017	7 y 8 de febrero	No se encontró justificación
IACA	Luis Jiménez	Pavas-Base	05/04/2017	17 y 18 de octubre	No se encontró justificación
AFCA	Rogelio Ugalde	Río Frio-Base	20/04/2017	21 al 26 de agosto	04 de julio
Helistar	Allen Alpízar	Upala-Estación	07/09/2017	Aparece en el SIAR como atrasada	No se encontró justificación
Aerotour SRL carga externa	Rafael Madrigal	Pavas-Base	18/04/2017	26 y 27 abril	No se encontró justificación
Helijet trabajos aéreos	Alejandro Madrigal	Pavas-Base	07/02/2017	21 y 22 de agosto	12 de setiembre

INFORME AI-06-2018

Operador	Inspector	Lugar	Fecha del Plan de vigilancia	Fechas según el sistema SIAR	Nueva programación según justificación
Volar Helicópteros	Rafael Villalobos	Pavas-Base	06/04/2017	06 de abril	No se encontró justificación
Flugmecanic	Rafael Madrigal	Pavas-Base	09/05/2017	27 y 28 de junio	No se encontró justificación

Fuente: Elaboración propia

Adicionalmente, se observó que en los formularios de solicitud de cambios de fecha para reprogramar la inspección, entregados a esta auditoría, no fueron firmados con el visto bueno de la jefatura, tal y como se resume a continuación:

Cuadro № 3
Casos encontrados en la solicitud de cambios de fecha de inspección,
donde no se firmó el visto bueno por parte de la jefatura
Periodo 2017

N° de documento	Operador	Inspector	Se encontró:
DGAC-AIR-OF-0812-2017	LACSA	Allen Alpízar Gómez y Luis González Arroyo	No existe la firma de visto bueno de la jefatura
DGAC-AIR-OF-0588-2017	IFA, LABEMA, LACSA	Luis González Arroyo	No existe la firma de visto bueno de la jefatura
DGAC-AIR-OF-232-2017	Aerotica, Fly with us, Ultralight, Aero caribe, Hegocoriza, etc	Juan Miguel Soto Eduarte	No existe la firma de visto bueno de la jefatura
AIR-OF-0234-2017	Multiservicios	Allen Alpízar	No existe la firma de visto bueno de la jefatura
AIR-OF-0236-2017	Sema, SNH, Helistar	Allen Alpízar	No existe la firma de visto bueno de la jefatura
AIR-OF-0237-2017	Helistar	Allen Alpízar	No existe la firma de visto bueno de la jefatura
AIR-OF-0202-2017	Helicopteros del Norte	Luis González	No existe la firma de visto bueno de la jefatura

Nº de documento	Operador	Inspector	Se encontró:
AIR-OF-0201-2017	LACSA	Allen Alpízar	No existe la firma de visto bueno de la jefatura
AIR-OF-0185-2017	LACSA	Luis González	No existe la firma de visto bueno de la jefatura

Fuente elaboración propia

La ausencia de las justificaciones debidamente aprobadas que evidencien y aprueben las modificaciones de las fechas de las inspecciones, incumple con lo señalado en el Instructivo 7I12 el cual indica:

"2.2.3.2. Si las auditorías / inspecciones no se realizan en la fecha programada por el motivo que sea, se debe justificar el motivo en el formulario 7F162 "Solicitud de cambio de fecha al programa de vigilancia" con el visto bueno de la jefatura."

Según la página web de Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) el sistema SIAR tiene el siguiente objetivo:

"El Sistema de Información para la administración de Regulaciones (SIAR) tiene como objetivo principal coadyuvar a las Autoridades de Aviación Civil en la gestión de Seguridad Aeronáutica. Concebido modularmente permite al usuario enfocar su trabajo en cada aplicativo, evitando de esta manera operar con múltiples opciones que provoquen confusión o distracción. De esta forma, el usuario puede utilizar el módulo de actividades para la gestión de las inspecciones a los operadores, El módulo plan de vigilancia para programar las inspecciones de vigilancia a los operadores, el módulo de licencias para el mantenimiento las fichas del personal técnico aeronáutico, sus licencias, certificaciones médicas habilitaciones etc.; además cuenta con otros módulos como son Aeronaves, Inspectores, Operadores, Administrativo, Incidentes, Sanciones, Exámenes y Certificación de Operadores."

Se evidencia que algunos de los cambios realizados a las inspecciones programadas en el plan de vigilancia, no se actualizan en el SIAR y/o no se justifican, provocando inconsistencia en las fechas del SIAR y Plan de vigilancia, así

como un incumplimiento del instructivo 7I12, lo que debilita el sistema de control interno.

2.3.- INSPECCIONES CON ESTATUS DE RETRASADAS EN EL SIAR 2017 Y FALTA DE SUPERVISIÓN DE PARTE DEL ENCARGADO

Al realizar una verificación del Sistema SIAR, para el periodo que comprende de enero a diciembre del año 2017, se encontraron en varios casos, inspecciones en las que el SIAR, la clasifica como “Retrasada”.

Las inspecciones que aparecen como “Retrasadas” en el sistema, es porque no se realizaron durante el año 2017, pese a que éstas fueron programadas en el plan de vigilancia del 2017 y que hasta la fecha de esta revisión (2018) aún se encuentran en este estado en el sistema. Según así indicó a esta auditoría el señor Mario Chacón de ACSA (encargados del mantenimiento del sistema SIAR):

“El módulo planificador presenta la posibilidad de extraer estadísticas de la planificación de las actividades de vigilancia, en tal sentido permite planificar para cada operador una cantidad determinada de inspecciones para un periodo determinado a esas inspecciones o actividades se les conoce en el sistema como “Planificadas” la ejecución de las tareas asociadas a esos planes que se ejecutan y/o se registran en el sistema se les conoce como “Completadas” (A veces se hacen pero no se registran en el sistema) luego las tareas que no se ejecutan o no se registran en el sistema en el periodo planificado como realizadas el sistema las identifica como “retrasadas”.....“Pendientes” estas son aquellas que aún no se han registrado en el sistema porque no han alcanzado la fecha de su ejecución y consiguiente registro en el sistema.”[sic]

De acuerdo a los datos suministrados en el sistema SIAR, se encontraron 22 inspecciones en estatus de “retrasadas”, lo que significa que no se realizaron, tal como se demuestra a continuación:

Cuadro Nº4
Casos encontrados en el SIAR que se encuentran en condición de
“retrasadas”
Periodo 2017

Operador	Planificadas	Ejecutadas	Condición
Heligreen of Costa Rica	2	1	1 Retrasada
VIP Heli Services S.A.	1	0	1 Retrasada
Vuela Aviación	5	3	2 Retrasada
Fumigadora y transportadora aéreo	2	1	1 Retrasada
Fumisibu Atlántica	2	1	1 Retrasada
Spirit	1	0	1 Retrasada
Cubana de aviación	1	0	1 Retrasada
DHL Guatemala	1	0	1 Retrasada
Vuela Aviación	4	3	1 Retrasada
Aero fumigación centroamericana S.A.	3	2	1 Retrasada
Líneas aéreas costarricenses	3		1 Retrasada
Compañía Panameña de Aviación	1	0	1 Retrasada
Agencia de aeronaves	1	0	1 Retrasada
Helistar	2	0	2 Retrasadas
Multiservicios	2	1	1 Retrasada
Sema Agrícola	1	0	1 Retrasada
Servicio Nacional de Helicópteros	3	0	3 Retrasadas
Condor Flugdienst	1	0	1 Retrasada
Total			22

Fuente: Elaboración propia con datos del SIAR

Al verificar el Plan Anual Operativo (PAO) del 2017, se menciona dentro del mismo, que el cumplimiento de los objetivos fue de un 76.94%, esto se debe, según ese instrumento de control, a cargas de trabajo de la Unidad, por lo que fueron trasladadas al plan de vigilancia del 2018.

Adicionalmente, según se indica en el instructivo, se debe realizar por parte de la jefatura de la unidad; reportes trimestrales de la planificación en el SIAR para verificar el cumplimiento de las auditorías efectuadas y de las pendientes; al solicitar a la Unidad los reportes, éstos no fueron entregados a esta Auditoría, indicándose por parte del funcionario Luis González Arroyo, los mismos no se realizan. La no generación de informes trimestrales incumple con lo indicado en el instructivo 7112, Plan de Vigilancia el cual indica lo siguiente:

"2.2.3.4. Para el control y cumplimiento del Programa de Vigilancia los asignados por las jefaturas, de la planificación en el SIAR en cada Unidad, emitirán trimestralmente un reporte del cumplimiento de las auditorías / inspecciones efectuadas y de las pendientes a la jefatura y este tomara las medidas necesarias con el fin de garantizar el cumplimiento de Programa Anual de Vigilancia."

"2.2.3.3. Para el control y cumplimiento del programa de vigilancia se debe utilizar el módulo del Plan de Vigilancia que se encuentra en el Sistema SIAR instalado en la DGAC a través de COCESNA/ACSA.

2.2.3.4. Para el control y cumplimiento del programa de vigilancia los asignados por las jefaturas, de la planificación en el SIAR en cada Unidad, emitirán trimestralmente un reporte del cumplimiento de las auditorías / inspecciones efectuadas y de las pendientes a la jefatura y este tomará las medidas necesarias con el fin de garantizar el cumplimiento de Programa Anual de Vigilancia."

La no realización de inspecciones en las fechas descritas en el plan de vigilancia y falta de informes que debe emitir la jefatura, atentan con el fin del plan de vigilancia como instrumento de seguridad aeronáutica.

2.4.- FALTA DE GESTIÓN EN EL COBRO POR LOS SERVICIOS DE INSPECCIÓN A LOS OPERADORES AÉREOS

Los servicios de inspección por parte de la Unidad de Aeronavegabilidad deben ser cobrados por la DGAC a los operadores, de acuerdo al apéndice tarifario emitido a través del Decreto ejecutivo № 34821 MOPT; el cual define tarifas por inscripción en el Registro Aeronáutico, tarifas de certificación de empresas, tarifa por plan de vigilancia de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas, tarifas de incorporación de aeronaves, entre otras.

Se verificó las salidas al exterior que realizaron los inspectores de la Unidad de Aeronavegabilidad, con el fin de determinar si éstas fueron cobradas a los operadores. Para tal acción, se realiza una revisión de la liquidación de viáticos, el plan de vigilancia y se solicita a la Unidad Financiera que presente la factura donde se compruebe la gestión de cobro por concepto de inspección al operador

respectivo, de acuerdo a lo indicado en el apéndice tarifario, ya sea por incorporación o plan de vigilancia.

De la revisión en mención se presenta un caso particular que no se evidenció que la DGAC gestionara el cobro, en febrero del 2018, donde se realizó una inspección física de la Aeronave Airbus A319, matrícula № 501VL de la compañía Vuela de Aviación, S.A. por motivo de incorporación a la flota de la aeronave señalada anteriormente. En dicha incorporación se realizó una gira a la ciudad de México, autorizando a los funcionarios Víctor Meneses Sánchez, Luis Jiménez Campos y Luis Hernández García, según consta en oficio DGAC-DG-OF-0156 18, firmado por el Subdirector General, el señor Rolando Richmond realizando una liquidación de viáticos por los siguientes montos:

Cuadro № 5
Liquidación de viáticos otorgados a los inspectores
Febrero 2018

Funcionario	№ de referencia	Monto en dólares
Víctor Meneses Sánchez	037-423081	\$3.412,00
Luis Alberto Jiménez Campos	037-423081	\$3.412,00
Luis Alberto Hernández García	037-423081	\$3.412,00
Total-----		\$ 10.236,00

Fuente: Elaboración propia

Al momento de solicitar a la Unidad Financiera, la factura de recibo que compruebe el cobro realizado a la empresa Vuela de Aviación, S. A., no se suministró y se indicó a esta Auditoría lo siguiente vía correo electrónico:

"En cuanto a la otra Inspección con esa información fechas no encontré ningún dato"

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de la inspección realizada:

Cuadro N°6
Inspección realizada por concepto de incorporación de aeronave a la flota de
Vuela de Aviación S.A.

Febrero 2018

País destino	Inspector	Motivo del viaje	Cantidad de días	Fecha del viaje	Respuesta del grupo de trabajo de tesorería	Resultado de la auditoría
México	Luis Hernández García, Luis Jiménez Campos, Víctor Meneses Sánchez	Inspección para incorporación de aeronave por parte de Volaris	13 días	05 al 17 de febrero de 2018	No se encontraron dentro del Plan de Vigilancia	Al solicitar la facturación de cobro, ésta no fue entregada a esta Auditoría

Fuente: elaboración propia con base en la información entregada por los Procesos de Tesorería y Contabilidad.

Al respecto el procedimiento 6P02, Gestión Financiera sobre las incorporaciones de aeronaves, se indica que el funcionario de Tesorería recibe el acuerdo de la Dirección General, en el que se determina la inspección a realizar, el lugar de la inspección y un mes antes de que se realice la inspección, el funcionario de Tesorería emite la factura correspondiente. Además, se indica que la encargada de pagos de tesorería coordinará con la encargada de facturación a fin de emitir los viáticos correspondientes a los funcionarios y de no mediar el pago completo de la factura no se realizará el desembolso de los viáticos.

Al respecto el Decreto Ejecutivo Nº 34821-MOPT, denominado: “Reforma régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades no aeroportuarias para los aeropuertos internacionales Daniel Oduber Quirós, Tobías Bolaños Palma y Limón y los aeródromos locales propiedad del Estado”, indica lo siguiente en el artículo 13 inciso j:

“Tarifa de incorporación de aeronaves: Las Tarifas por concepto de la incorporación de aeronaves al país serán las siguientes:

(...)

Dicha tarifa deberá ser cancelada por el solicitante 08 días antes de la inspección por parte de la autoridad aeronáutica, para tal fin se podrá hacer una transferencia bancaria a nombre del Consejo

Técnico de Aviación Civil, o bien un depósito en la caja central de la institución.

En caso de que la incorporación sea en un país no determinado en el artículo le corresponderá al Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, tasar el monto por concepto de la inspección de conformidad con el "Reglamento de Gastos de Viaje y de Transporte para funcionarios públicos" de la Contraloría General de la República."

Asimismo, el procedimiento 6P02, Gestión Financiera indica lo siguiente:

"2.11. Facturación de incorporaciones de aeronaves.

2.11.1 Las tarifas autorizadas se establecen en el 6E71 Decreto 34821-MOPT vigente.

2.11.2. La operación del sistema se realiza de acuerdo a lo establecido en el 6E24, Manual del sistema de facturación y cobro.

2.11.3. El funcionario del GTT recibe el acuerdo de la Dirección General en el que se determina la inspección a realizar, el lugar de la inspección así como los inspectores.

2.11.4. Un mes antes que realice la inspección el funcionario de GTT emite la factura correspondiente.

2.11.5 Ingresa al "Sistema de facturación y cobro" a la opción "Facturación", en el módulo de "Facturación" y luego crea una nueva factura en la que determina los datos que solicita el sistema mes a facturar, tipo de factura, tipo de factura, tipo de servicio a cobrar, cliente, detalle de la inspección y finalmente la cantidad y la descripción del cargo a cobrar.

2.11.6. De no existir en el 6E71 Decreto 34821-MOPT la tarifa que corresponda al lugar donde se va a realizar la inspección, el funcionario encargado de la facturación del GTT deberá hacer los cálculos correspondientes e incluir la tarifa en el sistema de facturación y cobro.

2.11.7. Revisa las facturas emitidas, hace clic en el icono "imprimir", primero en copia (rosada) para verificar la impresión y luego hace la impresión en original (celeste).

2.11.8. Una vez impresa en original, el sistema no permite realizar ningún cambio. Se pueden anular facturas solo del mes de creación de la factura y la única persona autorizada para realizar una anulación es el Administrador del Sistema. Una vez cerrado el mes, solo se puede hacer modificaciones a la facturación mediante nota de crédito, solicitada al GTT.

2.11.9. Clasifica las facturas que se envían por correo electrónico y las que se envían físicamente.

2.11.10 Remite a los concesionarios de forma física o electrónica las facturas, según lo que hayan solicitado.

2.11.11. Incluye la fecha de entrega en el sistema; en el caso de facturas que se envían físicamente continúa en la siguiente actividad.

2.11.12. Las facturas que se envían físicamente, original y copia, las anota en la bitácora y las remite a ventanilla única.

2.11.13. Las facturas por incorporaciones, de acuerdo al 6E71 Decreto 34821-MOPT deben estar canceladas ocho días antes de la inspección a realizar.

2.11.14. La encargada de pagos del GTT coordinará con la encargada de facturación del GTT a fin de emitir los viáticos correspondientes a los funcionarios.

2.11.15 De no mediar el pago completo de la factura no se realizará el desembolso de viáticos.”

Lo anterior evidencia debilidades en la gestión de cobro, así como falta de coordinación y comunicación provocando incumplimiento de la normativa tarifaria que regula el cobro de las inspecciones, ocasionando costos adicionales a la Institución al cubrir gastos a terceros.

2.5.- ROTACIÓN DE INSPECTORES EN EL PROGRAMA DE VIGILANCIA DE CADA AÑO

Se realizó una comparación de los programas de vigilancia de los años 2014 al 2018, con el fin de determinar la rotación de los inspectores asignados a los operadores aéreos, para la realización de las auditorías durante el año. La rotación de inspectores, es una sana práctica de control que garantiza la transparencia de las funciones de inspección que realiza la Unidad.

Aunque se observó que para la mayoría de los operadores se ha realizado rotación de los inspectores, se determinó que existen operadores en los que no se ha realizado un cambio de inspector por períodos de 3 hasta 6 años, como lo es el caso de las compañías Lacsa, Fumisibu, Futraacsa, SNH, Helistar, Aensa, entre otras.

En el siguiente cuadro, se demuestra la rotación de los inspectores durante los últimos años:

Cuadro Nº 7 **Continuidad de los inspectores del 2014 al 2018 en el plan de vigilancia**

INFORME AI-06-2018

Operador	Inspector 2014	Inspector 2015	Inspector 2016	Inspector 2017	Inspector 2018	Frecuencia de atención
LACSA	Luis González	Luis González	Luis González	Luis González	Luis González / Allen Alpízar	6 años
Nature Air	Víctor Meneses	Víctor Meneses	Víctor Meneses	Rogelio Ugalde	Rogelio Ugalde	3 años
Aerobell	Jorge Murillo	Jorge Murillo	Álvaro Morales	Alejandro Madrigal	Alejandro Madrigal	3 años
ATASA	Luis Hernández	Luis Hernández	Luis Hernández	Rogelio Ugalde	Rogelio Ugalde	3 años
Aerotour	Víctor Montero	Víctor Meneses	Víctor Meneses	Rafael Madrigal	Rafael Madrigal	3 años
Carmon Air	Rafael Madrigal	Rafael Madrigal	Rafael Madrigal	Víctor Meneses	Víctor Meneses	3 años
Tacsa	Luis Hernández	Luis Hernández	Luis Hernández	Rogelio Ugalde	Rogelio Ugalde	3 años
Veasa	Víctor Meneses	Víctor Meneses	Víctor Meneses	Alejandro Madrigal	Rafael Madrigal	3 años
Prestig e Wings	Luis Hernández	Luis Hernández	Rogelio Ugalde	Rafael Villalobos	Rafael Villalobos	3 años
Helijet	Rolando Sánchez	Rolando Sánchez	Alejandro Madrigal	Alejandro Madrigal	Alejandro Madrigal	3 años
Fumisibu	Rafael Madrigal	Rafael Madrigal	Rafael Villalobos	Rafael Villalobos	Rafael Villalobos	6 años
Futraacsa	Rafael Madrigal	Rafael Madrigal	Rafael Villalobos	Rafael Villalobos	Rafael Villalobos	3 años
AFCA	Jorge Murillo	Jorge Murillo	Rogelio Ugalde	Rogelio Ugalde	Rogelio Ugalde	3 años
SNH	Víctor Montero	Allen Alpízar	Allen Alpízar	Allen Alpízar	Allen Alpízar	4 años
Helistar	Víctor Montero	Allen Alpízar	Allen Alpízar	Allen Alpízar	Allen Alpízar	4 años
Aensa	Víctor Montero	Rafael Villalobos	Rafael Madrigal	Rafael Madrigal	Rafael Madrigal	4 años
CPEA	Álvaro Morales	Álvaro Morales	Álvaro Morales	Alejandro Madrigal	Alejandro Madrigal	3 años
Fly Whith Us	Luis Hernández	Luis Hernández	Luis Hernández	Juan Soto	Juan Soto	3 años

Fuente Elaboración propia

El Manual de Procedimientos para Inspección de Operaciones, Certificación y Vigilancia Continua, documento 8335 OACI, indica lo siguiente:

"5.4.1 La DGCA debe asignar un inspector de CAA a cada operador, quien sería responsable de administrar el CAA supervisión del operador. Esta asignación debe ser por un período de tiempo específico, por ejemplo, dos o tres años, después del cual se asignaría otro inspector al operador, si el tamaño de la inspección de la CAA permite tal cambio.

El instructivo del Sistema de Gestión de la Dirección General de Aviación Civil: 7I12, Plan de vigilancia, indica lo siguiente:

"2.3. Designación de los inspectores/auditores/gestores a las empresas aeronáuticas y prestadores de servicios.

2.3.1. La asignación de los Inspectores / Auditores / Gestores es una responsabilidad de los encargados de área para cada prestador de servicios a fin de ejecutar el Programa de Vigilancia aprobado a su gestión. Esta asignación se verá reflejada en el Programa Anual de Auditorías."

Además la Ley General de Control Interno, menciona:

"Artículo 8°-**Concepto de sistema de control interno.** Para efectos de esta Ley, se entenderá por sistema de control interno la serie de acciones ejecutadas por la administración activa, diseñadas para proporcionar seguridad en la consecución de los siguientes objetivos:

(...)

- b) Exigir confiabilidad y oportunidad de la información.
- c) Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.

Artículo 13.-**Ambiente de control.** En cuanto al ambiente de control, serán deberes del jefarca y de los titulares subordinados, entre otros, los siguientes:

(...)

b) Desarrollar y mantener una filosofía y un estilo de gestión que permitan administrar un nivel de riesgo determinado, orientados al logro de resultados y a la medición del desempeño, y que promuevan una actitud abierta hacia mecanismos y procesos que mejoren el sistema de control interno.

c) Evaluar el funcionamiento de la estructura organizativa de la institución y tomar las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de los fines institucionales; todo de conformidad con el ordenamiento jurídico y técnico aplicable."

La ausencia de un mecanismo de control que defina la rotación de inspectores de un periodo a otro dentro del Plan de Vigilancia, es una sana práctica de transparencia, que garantice la seguridad de las operaciones, en cumplimiento con el documento 8335 de la OACI.

2.6.- AUSENCIA DE UNA POLÍTICA DEFINIDA, QUE CONTROLE LA CANTIDAD DE DÍAS ASIGNADOS A UNA INSPECCIÓN

Se realizó una verificación de las liquidaciones de viáticos de los inspectores de la Unidad de Aeronavegabilidad, para las giras que realizan tanto fuera del país como en territorio nacional. Encontrándose dentro del análisis algunos casos en el que las giras se extienden de cinco a más días, para realizar inspecciones, chequeos o evaluaciones.

En el siguiente cuadro, se demuestra las giras realizadas por los inspectores, durante el 2017, con una duración de cinco o más días, según criterio de revisión de esta Auditoría.

Cuadro № 8
Giras realizadas con una duración de cinco días o más
Periodo 2017

Inspector	Lugar	Monto Viáticos	Fecha según Viáticos	Total Días
Luis Hernández García	Guatemala	₡515.041,80	19 al 24 de Nov	5
Rafael Madrigal Ballesteros	USA	₡1.114.190,34	12 al 18 de Nov.	6

Inspector	Lugar	Monto Viáticos	Fecha según Viáticos	Total Días
Alejandro Madrigal López	Colombia	¢521.652,84	22 al 28 de Oct.	6
Alejandro Madrigal López	República Dominicana	¢1.102.109,24	06 al 13 de Nov.	7
Juan Soto Eduarte	Guatemala	¢ 515.041,80	19 al 24 de Nov.	5
Rogelio Ugalde Delgado	El Salvador	¢712.462	12 al 18 de junio	6
Rogelio Ugalde Delgado	Estados Unidos	¢946.927	21 al 26 agosto	5
Rogelio Ugalde Delgado	México	¢2.120.415	27 de agosto al 9 de setiembre	12
Rogelio Ugalde Delgado	El Salvador	¢425.739	17 al 23 de setiembre	6
Rogelio Ugalde Delgado	México	¢2.577.552	22 de octubre al 7 de noviembre	16
Rogelio Ugalde Delgado	Estado Unidos	¢ 1.114.190	12 al 18 de noviembre	6
Luis Jiménez Campos	México	¢1.006.820	09 al 15 de julio	6
Luis Jiménez Campos	Colombia	¢521.652	22 al 28 de octubre	6
Luis González Arroyo	México	¢1.017.720	15 al 21 de enero	6
Luis González Arroyo	República Dominicana	¢1.102.109	06 al 13 de noviembre	7
Luis González Arroyo	Estados Unidos	¢1.105.905	03 al 09 de diciembre	6
Luis González Arroyo	Guatemala	¢606.880	10 al 16 de diciembre	6
Allen Alpízar Gómez	Estados Unidos	¢1.105.905	03 al 09 de diciembre	6
Allen Alpízar Gómez	Guatemala	¢606.880	10 al 16 de diciembre	6
Víctor Meneses Sánchez	México	¢1.006.820	09 al 15 de julio	6
Víctor Meneses Sánchez	México	¢2.577.552	22 de octubre al 07 de noviembre	16
Víctor Meneses Sánchez	México	¢993.843	03 al 09 de diciembre	6
Miguel Cerdas Hidalgo	México	¢1.017.720	15 al 21 de enero	6
Miguel Cerdas Hidalgo	Panamá	¢768.201	23 al 29 de julio	6
Miguel Cerdas Hidalgo	México	¢993.843	03 al 09 de diciembre	6
Total		26.097.171.02		

Fuente Elaboración propia

Si bien es cierto no existe una regulación que indique los días que se puede extender en una gira de esta naturaleza, ni la cantidad de personal asignado, ya sea para inspección, chequeo, evaluación, etc., es importante considerar una buena planificación de las giras y un buen uso y aprovechamiento de los recursos

públicos, que controle y supervise el tiempo invertido en las giras internaciones de inspección.

En relación con lo anterior, el procedimiento 7P12, Vigilancia de los Servicios Aeronáuticos, del Sistema de Gestión de la DGAC, en el inciso 2.3.1., segundo párrafo menciona:

"2.3.1. La planificación de las auditoría a los proveedores de servicios aeronáuticos consiste en la definición de los ámbitos por auditar de la organización prestadora de servicios aeronáuticos, el establecimiento de fechas, la duración de cada auditoría, inspección, prueba o estudio de seguridad y el nombramiento de los auditores, inspectores, gestores, según aplique...."

Sobre este tema, las Normas de Control Interno para el Sector Público, en el punto 1.2 correspondiente a los objetivos del Sistema de Control Interno, indica lo siguiente;

"El SCI de cada organización debe coadyuvar al cumplimiento de los siguientes objetivos:

...

c. Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones. El SCI debe coadyuvar a que la organización utilice sus recursos de manera óptima, y a que sus operaciones contribuyan con el logro de los objetivos institucionales."

Ley General de Control Interno, № 8292, en su Artículo 8.- Concepto de sistema de control interno. Establece:

"....se entenderá por sistema de control interno la serie de acciones ejecutadas por la administración activa, diseñadas para proporcionar seguridad en la consecución de los siguientes objetivos:

a) Proteger y conservar el patrimonio público contra cualquier pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal."

Asimismo, el artículo 12.- Deberes del jerarca y de los titulares subordinados en el sistema de control interno

“En materia de control interno, al jerarca y los titulares subordinados les corresponderá cumplir, entre otros, los siguientes deberes:

... .

b) Tomar de inmediato las medidas correctivas, ante cualquier evidencia de desviaciones o irregularidades.”

La ausencia de un criterio técnico definido, que permita medir y evaluar el cumplimiento de las actividades por realizarse en cada inspección, provoca un debilitamiento de controles que evidencien el uso eficiente de los recursos; humanos, materiales, financieros y tecnológicos.

III. CONCLUSIONES

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

1. Existe un debilitamiento del sistema de control interno que se refleja en la poca importancia que se da a la autoevaluación de control interno y valoración de riesgo que llevan a cabo la unidad de Aeronavegabilidad; así como la ausencia de una política de gestión documental, incluyendo respaldos electrónicos, que garantice la confiabilidad y disponibilidad de la información que genera la Unidad. **(Comentario 2.1.)**
2. Debilidades de control en el manejo del sistema SIAR, que se evidencia en que algunos de los cambios realizados a las inspecciones programadas en el plan de vigilancia, no se actualizan en el SIAR y/o no se justifican debidamente. **(Comentario 2.2.)**
3. La no realización de inspecciones programadas, según estatus de “retrasadas” en el SIAR, aunado a falta de informes que debe emitir la jefatura, atentan con el fin del plan de vigilancia como instrumento de seguridad aeronáutica. **(Comentario 2.3.)**
4. Debilidades en la gestión de cobro, así como falta de coordinación y comunicación que provocan incumplimiento de la normativa tarifaria que regula el cobro de las inspecciones, ocasionando costos adicionales a la DGAC al cubrir gastos a terceros. **(Comentario 2.4.)**
5. Ausencia de un mecanismo de control que defina la rotación de inspectores de un periodo a otro dentro del Plan de Vigilancia evidenciándose casos donde un operador tiene asignado el mismo inspector hasta por 6 años consecutivos lo que no fomenta la sana práctica de transparencia, que garantice la seguridad de las operaciones. **(Comentario 2.5.)**
6. La ausencia de un criterio técnico definido, que permita medir y evaluar el cumplimiento de las actividades por realizarse en cada inspección, provoca un debilitamiento de controles que evidencien el uso eficiente de los recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos. **(Comentario 2.6.)**

IV. RECOMENDACIONES

Al Consejo Técnico de Aviación Civil

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

A la Dirección General

2. Promover las acciones que sean necesarias con el propósito de cobrar (si es que no se ha hecho) los montos dejados de percibir en la inspección llevada a cabo en el exterior al operador Vuela de Aviación, S. A. **(Conclusión N° 4.)**
3. Girar instrucciones a los encargados de aplicar el Procedimiento 6P02, en relación con el Decreto Ejecutivo N° 34821-MOPT, de manera tal que siempre se cobren las tarifas que se han mencionado en este informe. **(Conclusión N° 4.)**
4. Ejercer vigilancia y supervisión en torno al cumplimiento de manera apropiada, por parte de la Unidad de Aeronavegabilidad, de la recomendación N° 9, incluidas en este documento.

A la Unidad de Aeronavegabilidad

5. Implementar un mecanismo que garantice que los ejercicios de la evaluación de control interno y evaluación de riesgos logren el efectivo fortalecimiento de control interno en cumplimiento con la Ley N°8292, lo anterior con el fin de evitar que dichas evaluaciones se condicionen al cumplimiento de un requerimiento administrativo y se utilice como un insumo para retroalimentar el proceso. **(Conclusión N°1)**
6. Establecer una política de gestión documental que incluya el respaldo de la información que se genera y procesa en la Unidad de Aeronavegabilidad con el fin de garantizar el resguardo adecuado de la información. **(Conclusión N°1)**
7. Ejercer una supervisión constante por parte del encargado de Aeronavegabilidad, que garantice el cumplimiento del plan de vigilancia, realizando los reportes trimestrales, así como estar pendiente de autorizar

todos los cambios de fecha de inspección que se realicen en el formulario 7F162, según lo descrito en el instructivo 7I12. **(Conclusiones N°2 y N°3)**

8. Incluir dentro de un procedimiento o instructivo una política de rotación de inspectores que se defina dentro del plan de vigilancia, con el fin de cumplir con lo establecido en los documentos OACI. **(Conclusión N°5)**
9. Definir mediante un instrumento administrativo adecuado, los periodos razonables y concordantes con el tipo de inspección, chequeo, evaluación, etc., en el exterior, de manera tal que se logre un uso eficiente de los fondos públicos asignados para esos propósitos. Esto se podría hacer basándose – entre otras variables– en tiempo aproximado de inspección, cantidad de inspectores asignados, tendencias, estadísticas, criterio de experto, benchmarking,⁵ y autoridades aeronáuticas similares.
(Conclusión N°6)



⁵ El concepto de **benchmarking** hace referencia a una técnica de gestión que se basa en tomar como referencia las prácticas más destacadas de otras empresas u organizaciones ya sean del mismo sector o de otro, para adaptarlos al propio negocio con el propósito de optimizar procesos internos y brindar un servicio de mayor calidad y por consiguiente conseguir unos mejores resultados.