



MSP-DM-AG-ASSC-534-2023

4 de setiembre, 2023

Señor
Mario Zamora Cordero
Ministro

Asunto: Informe de control interno **01-017-2023 CI/ASSC** sobre los resultados de la auditoría operativa realizada en el Departamento de Operaciones Aeronáuticas del Servicio de Vigilancia Aérea.

Estimado señor:

Presentamos los resultados de la auditoría operativa realizada en el Departamento de Operaciones Aeronáuticas (DOA) del Servicio de Vigilancia Aérea (SVA) a cargo del Área de Auditoría del Servicio de Seguridad Ciudadana, como parte del Plan Anual de Trabajo para el año 2023.

La auditoría se realizó de conformidad con las competencias establecidas para la Auditoría General en el artículo 22 de la Ley General de Control Interno; los procedimientos de auditoría se realizaron en atención a las Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público, Normas Generales de Auditoría para el Sector Público y demás normativa vinculante emitida por la Contraloría General de la República.

La evaluación se realizó según los criterios normativos contenidos en: Ley General de Policía 7410, Ley 10061 para la creación de la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea como cuerpo policial adscrito al Ministerio de Seguridad Pública, Reglamento de Organización del Ministerio de Seguridad Pública 36366-SP.

En el último apartado de este informe se formulan las recomendaciones que a nuestro criterio son necesarias para mejorar el sistema de control interno del Departamento de Operaciones Aeronáuticas del Servicio de Vigilancia Aérea.

Atentamente,

Oldemar Hernández Auld
Auditor Interno
Auditoría General

JASN/CPCR/OHA



Tabla de contenido

Resumen ejecutivo	3
1. Origen de la auditoría.....	4
2. Objetivos	4
2.1 Objetivo General	4
2.2 Objetivos Específicos.....	4
3. Alcance y limitaciones del estudio.....	4
4. Responsabilidad de la administración y la auditoría.....	4
5. Normativa consultada.....	5
6. Aspectos varios de la auditoría realizada	5
6.1 Antecedentes de la auditoría	5
7. Comunicación de resultados	6
7.1 Componentes evaluados por parte de esta Auditoría	6
8. Detalle de los Resultados Obtenidos.....	7
8.1 Casos de asignación de funciones superiores a las de la clase de puesto ocupada y carencia de asignación de tareas por escrito (Riesgo Alto).....	7
8.2 Debilidades en el cumplimiento de las metas operativas (Riesgo medio)	11
8.3 Inconsistencias detectadas en la información de respaldo de los Planes de Vuelos (Riesgo medio).....	15
8.4 Inconsistencias en la información de las bitácoras de Mantenimiento o Libro de Abordo (Riesgo Medio).....	18
8.5 Controles sobre utilización de vehículos asignados al Departamento de Mantenimiento Aeronáutico y al Servicio de Vigilancia Aérea (Riesgo Medio).....	20
9. Conclusión	21
10. Recomendaciones.....	23
10.1 Al señor Manuel Jiménez Steller, Viceministro de Unidades Especiales.....	23
10.2.1 Ordenar el cumplimiento de las siguientes recomendaciones.....	23
10.2.1.1 Al señor Norberto Ramírez González, Jefe Departamento Operaciones Aeronáuticas.....	23
10.2.1.2 Al señor Luis Segura Solorzano, Jefe Departamento Mantenimiento Aeronáutico...24	



Resumen ejecutivo

La auditoría operativa en el Departamento de Operaciones Aeronáuticas del Servicio de Vigilancia Aérea se realizó en atención al Plan Anual de Trabajo para el año 2023, por el equipo de auditores del Área de Auditoría del Servicio de Seguridad Ciudadana bajo la supervisión del señor Adrián Sanabria Núñez y la señora Karol Cascante Ramírez Subauditora Interna.

El alcance de esta revisión se determinó para el año 2022, en el Departamento de Operaciones Aeronáuticas y abarcó los siguientes aspectos: planificación, dirección y organización de los diferentes tipos de vuelos realizados, evaluación del sistema de control interno para la administración del recurso humano, de las aeronaves y el pago de sus seguros, control de las armas y control vehicular.

Como resultado de nuestra revisión se constató que existen procedimientos de control suficientes para la administración de los vehículos, control de planes de vuelo, del mantenimiento de las aeronaves y el respectivo pago de seguros, así como el control de las armas asignadas. |

Sin embargo, se identificaron algunas debilidades de control interno, que citamos a continuación:

- a) Algunos casos de asignación de funciones superiores a los servidores en puestos de la clase Agente II, que en el año 2022 ejercieron como copiloto, según anotaciones en los planes de vuelo revisados, con frecuencias de 2 hasta 53 vuelos.
- b) Sobre la definición del indicador y el cumplimiento de las metas operativas según Plan Anual Operativo 2022 (PAO).
- c) Inconsistencias en la información de respaldo de los planes de vuelo y en la información incluida en el sistema informático para la inclusión de Planes de Vuelo.
- d) Inconsistencias en la información de respaldo de las bitácoras de mantenimiento o Libro de Abordo, según información incluida en los planes de vuelo.
- e) Registro de dos vehículos aparecen incluidos en el reporte suministrado por el Departamento de Control y Fiscalización de Activos, pero no así en el inventario suministrado por el SVA

Con respecto a los hallazgos determinados, surge como conclusión la necesidad de implementar oportunidades de mejora, en cuanto a la revisión de las metas e indicadores anuales, la implementación de mecanismos de supervisión para garantizar la confiabilidad de la información que se emita sobre los planes de vuelo y las bitácoras de mantenimiento, así como diseñar y oficializar procedimientos para el proceso de registro de habilitaciones del personal técnico y pilotos, finalmente notificar por escrito al funcionarios de las funciones que le son asignadas al ingreso al Departamento de Operaciones aeronáuticas o a cualquier otro departamento que compone el Servicio de Vigilancia Aérea.



1. Origen de la auditoría

La presente auditoría se realizó en atención al Plan Anual de Trabajo para el 2023 del Área de Auditoría del Servicio de Seguridad Ciudadana y se enmarca en las competencias establecidas en el artículo 22 de la Ley de Control Interno 8292.

2. Objetivos

2.1 Objetivo General

Evaluar la gestión operativa del Departamento de Operaciones Aeronáuticas del Servicio de Vigilancia Área, en atención a las competencias otorgadas en Ley General de Policía 7410, Ley de Creación del Servicio Vigilancia Aérea 10061 y Reglamento de Organización del Ministerio 36366-SP.

2.2 Objetivos Específicos

- a. Evaluar la planeación y organización de las operaciones que realiza el Departamento de Operaciones Aeronáuticas.
- b. Evaluar los controles internos implementados para la administración de los recursos humanos, armas, móviles y aeronaves, en el Departamento de Operaciones Aeronáuticas del Servicio de Vigilancia Aérea.

3. Alcance y limitaciones del estudio

3.1 Alcance

El alcance de esta auditoría corresponde al Departamento de Operaciones aeronáuticas para el año 2022, en los aspectos mencionados en el objetivo general y en los objetivos específicos.

3.2 Limitaciones del estudio

No se presentaron limitaciones que incidieran en nuestros objetivos de análisis o en el alcance planificado por esta Auditoría General.

4. Responsabilidad de la administración y la auditoría

La veracidad y exactitud de la información en la que se basó esta Auditoría Interna para llegar a los resultados obtenidos en el presente informe es responsabilidad de la Administración Activa.



La responsabilidad de la Auditoría consiste en emitir una opinión sobre el control interno, que aplica la Administración sobre el objeto del estudio y determinar su apego con lo establecido en la normativa legal, técnica y administrativa aplicable.

5. Normativa consultada

En el desarrollo del estudio se utilizó la siguiente normativa:

- a) Ley General de Policía, 7410.
- b) Ley General de Control Interno, 8292.
- c) Ley de Creación del Servicio Vigilancia Aérea 10061.
- d) Reglamento de Organización del Ministerio de Seguridad Pública, Decreto Ejecutivo 36366-SP.
- e) Normas de control interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República.

6. Aspectos varios de la auditoría realizada

6.1 Antecedentes de la auditoría

El Servicio de Vigilancia Aérea es un cuerpo policial especializado encargado de garantizar el orden público en materia de seguridad de la aviación civil internacional, responsable de vigilar y resguardar el espacio aéreo costarricense, de conformidad con los principios que determinen la Constitución Política, los tratados internacionales, las leyes y sus reglamentos.

Las competencias, funciones y la organización de este cuerpo policial se enmarcan en la Ley de Creación 10061 como cuerpo policial adscrito al Ministerio de Seguridad Pública, Ley General de Policía 7410, Reglamento de Organización del Ministerio de Seguridad Pública 36366-SP.

Este marco normativo establece que el Servicio de Vigilancia Aérea contará con un director general y estará subordinado en grado inmediato al ministro de Seguridad Pública.

El Servicio de Vigilancia Aérea, está constituida por las siguientes dependencias: 1- Departamento de Operaciones Aeronáuticas, 2- Departamento de Mantenimiento Aeronáutico y 3- Unidades de Seguridad Aeroportuarias.

Dentro de las funciones que le competen realizar al Departamento de Operaciones Aeronáuticas, están: realizar patrullajes de vigilancia y seguridad en el espacio y territorio nacional, mar territorial y jurisdiccional, colaborar con otras dependencias de



la Fuerza Pública en los operativos aéreos relacionados con el tráfico de drogas y la atención de otros delitos, monitorear las aeronaves que ilegalmente sobrevuelan el espacio aéreo nacional y comunicarlo a las autoridades competentes nacionales y extranjeras, efectuar acciones de cooperación en situaciones de emergencia, mantener actualizado el registro y las pólizas de las aeronaves propiedad del Estado, actualizar el registro de habilitaciones del personal técnico y pilotos encargados de operar las aeronaves pertenecientes o asignadas al Estado y aquellas otras propias de su competencias.

El Departamento de Operaciones Aeronáuticas (en adelante DOA), según información de la Dirección del Servicio Vigilancia Aérea en el año 2022 contó con 87 funcionarios, 12 vehículos asignados y realizó un total de 1061 vuelos operativos.

7. 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, se realizó la presentación de los resultados entrevista el 24 de agosto de 2023, en presencia de del señor Norberto Ramírez González, Jefe Departamento Operaciones Aeronáuticas del SVA; Javier Moreira Villegas, Director Servicio Vigilancia Aérea; la señora Deylin Morales Castillo, Asesora Despacho Viceministro Unidades Especiales; los comentarios de la Administración se consideraron en lo pertinente.

7.1 Componentes evaluados por parte de esta Auditoría

Con el propósito de alcanzar los objetivos planteados se revisó: los documentos sobre planificación de vuelos 2022, informes suministrados por el sistema informático de control planes de vuelo, bitácoras de mantenimiento, controles sobre el mantenimiento, aseguramiento de las aeronaves, controles establecidos para, armas, vehículos y documentos sobre asignación de funciones del recurso humano.

Los objetivos planteados para esta auditoria operativa responden al análisis de riesgos realizado de manera independiente en la planificación, análisis que se realizó basado en los procedimientos y puntos de control existentes, y a partir del cual se identificaron las siguientes actividades con riesgo medio:

- Realización de patrullajes de vigilancia y seguridad en el espacio y territorio nacional, mar territorial y jurisdiccional.
- Colaboración con otras dependencias de la Fuerza Pública en los operativos aéreos relacionados con el tráfico de drogas y la atención de otros delitos.
- Ejecución de las operaciones de vuelo de acuerdo con el Manual General de Operaciones Aeronáuticas.



- Mantenimiento actualizado del registro y las pólizas de las aeronaves propiedad del Estado.
- Actualización del registro de habilitaciones del personal técnico y pilotos encargados de operar las aeronaves pertenecientes o asignadas al Estado.
- Verificación de procedimientos que garanticen el mantenimiento adecuado de las aeronaves, control vehículos y armamento, y el control de los puestos asignados al Departamento de Operaciones del SVA.

8. Detalle de los Resultados Obtenidos

Según el plan de pruebas ejecutado por el equipo de auditoría del Área de Auditoría del Servicio de Seguridad Ciudadana, se proceden a detallar 5 deficiencias detectadas y relacionadas con debilidades de control interno que se clasificaron en 5 hallazgos de auditoría con su respectiva condición, causas, efectos y criterios normativos. También se determinó la medición de riesgo para cada una de estas situaciones, en su enunciado se indica el nivel de riesgo de cada una de ellas (alto, medio o bajo), según criterio de esta Auditoría y mediante la aplicación de una matriz para tal fin.

8.1 Casos de asignación de funciones superiores a las de la clase de puesto ocupada y carencia de asignación de tareas por escrito (Riesgo Alto)

Con el fin de comprobar que el recurso humano del Departamento de Operaciones Aeronáuticas realiza funciones acordes a la Clase de Puesto que ocupa según lo establecido en el Manual de Clases Policiales II Etapa, se solicitó el listado de los funcionarios asignados al Departamento de Operaciones aeronáuticas durante 2022 al Departamento de Control y Documentación de la Dirección de Recursos Humanos, instancia que aportó la información basada en el inventario digital y declaración jurada, del cual se contabiliza que el citado Departamento de Operaciones Aeronáuticas, para el período en estudio (2022) contó con 87 funcionarios, cuya clasificación por clase de puesto se divide en: 28 Pilotos, 5 Agente I, 53 Agente II y 1 Oficial I.

De la anterior información se seleccionaron dos muestras, la primera muestra de 19 expedientes con las personas funcionarias que tienen asignadas las clases de puesto Agente de Policía, Agente I F.P., Agente II, Oficial I y la segunda muestra con 16 expedientes de las personas funcionarias que ocupan las clases de puesto de: Piloto Aviador Policial, Piloto Multimotor y Jefe Piloto Aviador Policial.

Al respecto, se aplicaron las siguientes pruebas, considerando que dichas gestiones en el SVA son de índole técnica:

- a) A efectos de comprobar si las personas funcionarias seleccionadas en las nuestras realizan funciones acordes a la clase de puesto que ocupan, se procedió a revisar sus expedientes a cargo del Área de Recursos Humanos del Servicio



de Vigilancia Aérea, determinando que de los 35 expedientes revisados solamente en 2 de ellos, referentes a personas funcionarias que ocupan la clase de puesto Piloto Aviador Policial, contaron con el documento sobre la asignación de funciones por el cargo que ostentan, uno con el cargo de Jefe de Pilotos oficio MSP-DM-DVURFP-DSVA-RH-1698-2022 y el otro es Jefe del Dpto. de Operaciones Aeronáuticas oficio MSP-DM-DVUE-SVA-RH-3638-2023, los 33 expedientes restantes no contaban con ese documento.

Se indicó a esta Auditoría General, que generalmente no se entrega un documento con las funciones al personal, a excepción de cuándo se va a hacer un nombramiento interino como por ejemplo el jefe de Pilotos, en ese caso, se realiza un oficio al funcionario detallando la fecha del cambio y las funciones que debe realizar, tal y como sucedió en los dos casos vistos en los expedientes señalados en el párrafo anterior.

- b) Para corroborar las labores realizadas por las personas funcionarias seleccionadas en la muestra que ocupan las siguientes clases de puesto: Piloto Aviador Policial, Piloto Multimotor y Jefe Piloto Aviador Policial, se revisó el registro facilitado por el Departamento de Operaciones Aeronáuticas, sobre “Planes de vuelo 2022” (apartado horas pilotos), determinando que 12 personas funcionarias asignadas a ese Departamento que ocupan la clase de puesto Agente II, están registradas con tiempos y participación en vuelos como copilotos (SIC).

Cabe aclarar que 2 de esas 12 personas funcionarias no estaban incluidas en el listado aportado por el Departamento de Control y Documentación, y por lo tanto no formaron parte de la muestra seleccionada, sin embargo, se identificaron en los planes de vuelo revisados.

Referente a los 12 casos particulares detectados se solicitó criterio a la Dirección de Recursos Humanos, teniendo como respuesta el MSP-DM-DVA-DGAF-DRH-DAO-UGP-1583-2023 de fecha 9 de junio de 2023, en que dicha instancia señaló desconocer los motivos por los cuales las personas servidoras consultadas reportan horas de vuelo, y se detalla que 11 personas ostentan una clasificación de Agente II con diversos cargos, los cuales no contemplan las funciones consultadas y se tiene una persona funcionaria que se encuentra en ascenso interino en una clase Piloto Aviador Policial, a partir del 1° de junio de 2023.

- c) Se conoció que 3 personas funcionarias que ocupan la clase de puesto de Agente II, se encuentran en el programa INL Programa Capacitación Pilotos Helicóptero impartido por el gobierno de los Estados Unidos para la formación de “Pilotos de Helicópteros”, estas personas funcionarias no cuentan con la Licencia de Piloto Comercial, requisito que deben ostentar según lo indica el Capítulo 5 - 5.2



Requisitos de calificación de las tripulaciones de vuelo. Puntos 5.2.2 Primer Oficial o Copiloto del Manual General de Operaciones Aeronáuticas.

Consultado al respecto a la persona funcionaria Jefe de Pilotos, indicó que para ser parte de los pilotos de helicópteros se debe contar con licencia o habilitación de piloto comercial de ala rotativa (helicóptero).

Causas:

No se identificaron actividades de control, con respecto a la asignación de las funciones por escrito al personal del Departamento de Operaciones Aeronáuticas, con respecto a la gestión de personas funcionarias y las funciones asignadas en el Manual de Clases Policiales, en lo que compete a la verificación de requisitos de las personas servidoras que sean seleccionadas para llevar programas de capacitación.

Con respecto a las habilitaciones del personal técnico que incluye pilotos, mecánicos, instructores y personal auxiliar a bordo y otro para las matrículas de las aeronaves, se determinó que no se cuenta con un procedimiento debidamente divulgado; la gestión es conocida por el personal involucrado en ese proceso de manera informal.

Efecto:

Las debilidades en cuanto a la asignación de funciones en forma escrita y su documentación en los expedientes de personal llevados en el SVA, podría obstaculizar el adecuado cumplimiento de los objetivos del control interno y propiciar debilitamiento del ambiente y actividades de control en cuanto a la designación de autoridad y responsabilidad a las personas funcionarias, relaciones de jerarquía y los canales adecuados de comunicación.

La asignación de personas funcionarias que ocupan puestos de naturaleza policial, en tareas que no son las establecidas en el Manual de Clases Policiales II Etapa, para los cargos a desempeñar, podría repercutir en el cumplimiento de las competencias de las áreas de trabajo pertenecientes a esos puestos y propiciar la eventual materialización de riesgos operativos y sus eventuales consecuencias negativas sobre el control interno, como en el logro de los objetivos del Servicio de Vigilancia Aérea.

Adicionalmente la Administración podría verse afectada financieramente ante eventuales reclamos salariales, indemnizaciones y riesgos de talento humano¹ (factor generador Salud y seguridad ocupacional/condiciones laborales).

¹ Tomado de Marco Orientador del S.E.V.R.I Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional



Criterio sobre el hallazgo

Con respecto a lo señalado en este apartado es importante reiterar lo que señala la Ley General de Control Interno No 8292 en sus artículos 12, 13 y 15, que a la letra dice:

“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:

a) Velar por el adecuado desarrollo de la actividad del ente o del órgano a su cargo.”

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

...

d) Establecer claramente las relaciones de jerarquía, asignar la autoridad y responsabilidad de los funcionarios y proporcionar los canales adecuados de comunicación, para que los procesos se lleven a cabo; todo de conformidad con el ordenamiento jurídico y técnico aplicable.”

“Artículo 15. —**Actividades de control.**

...

b) Documentar, mantener actualizados y divulgar internamente tanto las políticas como los procedimientos que definan claramente, entre otros asuntos, los siguientes:

...

i) La autoridad y responsabilidad de los funcionarios encargados de autorizar y aprobar las operaciones de la institución.”

Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE)
2.5.1 Sobre delegación de funciones:

“El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurarse de que la delegación de funciones se realice de conformidad con el bloque de legalidad, y de que conlleve la exigencia de la responsabilidad correspondiente y la asignación de la autoridad necesaria para que los funcionarios respectivos puedan tomar las decisiones y emprender las acciones pertinentes.”



Manual de Clases Policiales II Etapa, funciones de la clase de puesto Agente II (Cargo Agente de Seguridad Aeroportuaria). Pag64

“Agente II. Naturaleza del trabajo

Ejecución de labores policiales especializadas que requieren de la aplicación de conocimientos teórico-prácticos en el campo policial, desarrolladas a nivel nacional, orientadas a la protección de la soberanía nacional, integridad territorial, vigilancia, mantenimiento del orden público, la seguridad de los habitantes y sus bienes y la prevención del delito.”

Manual General de Operaciones Aeronáuticas Requisitos y Credenciales Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea. 5.2.2 Primer Oficial o Copiloto, punto 1 Licencia:

“Será requerida la Licencia de Piloto Comercial según el Reglamento de Operaciones de Aeronaves y Helicópteros de Policía. (Ver también 4.1.2)”

8.2 Debilidades en el cumplimiento de las metas operativas (Riesgo medio)

Para el período 2022 la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea en su Plan Anual Operativo, con respecto a las competencias operativas relacionadas en la realización de vuelos, en asocio con el objetivo de “Realizar Operaciones aéreas policiales y apoyo a otras instituciones”, formuló los siguientes indicadores: porcentaje de horas vuelo ambulancia y humanitarios, relación de personas trasladadas en vuelos oficiales, porcentaje de horas vuelo destinadas a las labores policiales.

De acuerdo con nuestro plan de pruebas, al verificar el cumplimiento de los indicadores propuestos y sus respectivas metas, se obtuvieron los siguientes resultados:

Según información suministrada por Departamento de Operaciones Aeronáuticas, extraída de la base de datos del sistema de control de vuelos; para el período comprendido entre el 1 de enero al 31 de diciembre del 2022, la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea realizó 1058 vuelos, en atención a las diferentes funciones que tiene asignadas según el Reglamento de Organización del Ministerio No. 36366-SP. La respectiva distribución de los vuelos se presenta en el siguiente cuadro:



Tipo de vuelo	Horas vuelo	Total de vuelos	Meta según PAO oficializado 2022 (a)	Resultado alcanzado al 31/12/2022	% de meta alcanzado (b)
1. Vuelos ambulancia y Humanitarios	197	113	12%	9,43 %	78.58% (c)
Ambulancia-AMB	151,8	96	-	7,27%	
Humanitario-HUM	45,2	17	-	2,16%	
2. Vuelos Traslado Oficial - TO	198,2	97	4.5 personas por vuelo (460 personas trasladadas en 2022/97 vuelos)	4,74 personas	105,3%
3. Vuelos Operativos en acciones Policiales	1.196,7	457	70%	57,29%	81,84% (c)
Drogas-DGS	71,6	41	-	3,43%	
Emergencia Nacional-EN	2	1	-	0,10%	
Patrullaje -PAT	616,8	218	-	29,53%	
Búsqueda y Rescate- SAR	94,8	31	-	4,54%	
Sobre Vuelo-SV	218,5	84	-	10,46%	
Traslado Policial-TPOL	193	82	-	9,24%	
4. Vuelos Entrenamiento y Mantenimiento	497	391	No se identificó un indicador de desempeño	23,79% (d)	N/A
Entrenamiento- ENT	392,6	290		N/A	
Mantenimiento-MTO	104,4	101		N/A	
Total general horas vuelo	2.088,9	1058			

- (a) Horas de vuelo ambulancia y humanitarios / Total de Horas Vuelo * 100.
(b) Resultado alcanzado / Meta propuesta según PAO.
(c) Porcentajes de logro inferiores a la meta establecida, sin que se identificaran análisis debidamente formalizados, acerca de estos resultados por parte de la Administración activa.
(d) Se calculó utilizando la misma fórmula utilizada en (a) ya que, si se reportaron horas sin que exista un indicador de meta, contra el cuál evaluar el resultado obtenido.

Partiendo de la anterior información, con respecto al cumplimiento de los 3 indicadores detallados, se determinaron las siguientes situaciones:

- Los indicadores denominados: vuelos ambulancia-humanitarios y vuelos operativos en acciones policiales, presentaron resultados significativamente inferiores a las metas establecidas. Al respecto se conoció que el Departamento de Operaciones Aeronáuticas realiza mesas de trabajo trimestralmente con la persona funcionaria encargada del Proceso de Gestión Administrativa de la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea, para la revisión y avance de Plan Anual Operativo y realizar el monitoreo trimestral que se envía a la Oficina de Planificación Institucional.

La referida actividad de control no constituye un instrumento de control formal que evidencie la realización de un análisis sobre la correcta formulación de los



indicadores y sus fórmulas, las causas que generan las desviaciones en el cumplimiento de metas y por ende las acciones remediales que procedan para el mejoramiento del procedimiento y rendición de cuentas.

- Para los tipos de vuelo denominados de entrenamiento y mantenimiento, no se incluyó indicadores de gestión, no obstante, éstos representan una acción materialmente importante en comparación con las otras actividades que realiza el Departamento de Operaciones Aeronáutica. Además, los referidos vuelos generan gastos presupuestarios en diferentes rubros: combustible, talento humano, seguros, mantenimiento, repuestos y otros, que según lo indagado no están siendo identificados para poder obtener un estimado del costo por vuelo.
- El indicador establecido para el traslado de personas en vuelos oficiales (TO) en el Plan Anual Operativo fue establecido en 4,5 personas trasladadas por vuelo, el cual presentó resultados satisfactorios, no obstante se considera que al tratarse de número de personas trasladadas, no resulta lógico que la fórmula utilizada de resultados con números decimales, situación que refleja la necesidad de un análisis sobre su formulación, en coincidencia con lo expuesto en el inciso a) del presente apartado.

Causa

Ausencia de un análisis de los indicadores propuestos, por parte del Departamento de Operaciones Aeronáuticas del SVA, que permita medir su eficiencia en cuanto a los objetivos y metas, y que estos sirvan de base para realizar ajustes en los casos que se detecten deficiencias en su formulación y su cumplimiento.

Efecto

Las debilidades detectadas en la formulación de indicadores relacionados con la realización de vuelos pueden generar efectos negativos en la medición de la eficiencia, sobre estimación o subestimación de metas, propiciar el incumplimiento de objetivos y afectar la toma de decisiones.

Criterio normativo en relación con el hallazgo:

Según lo determinado y considerando las causas con el efecto identificado por esta Auditoría General, consideramos que existieron debilidades en cumplimiento del inciso 4.1) sobre actividades de control y 4.5.1) sobre Supervisión Constante de las Normas de Control Interno para el Sector "Público, que indican lo siguiente:

"4.1 Actividades de Control. – El Jерarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar,



como parte del SCI, las actividades de control pertinentes, las que comprenden las políticas, los procedimientos y los mecanismos que contribuyen a asegurar razonablemente la operación y el fortalecimiento del SCI y el logro de los objetivos Institucionales...”

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

Además, en el documento técnico denominado, “Orientaciones básicas para la formulación y seguimiento del PEI. MIDEPLAN. 2018”, señala en su punto 2.3.2 sobre la identificación de indicadores de resultado y de producto lo siguiente:

“2.3.2 Identificación de indicadores de resultado y de producto

El indicador debe considerar el compromiso del responsable por su cumplimiento y ser útil para este, para la institución y para las personas usuarias externas. De igual forma, debe tener una fuente de información confiable que lo respalde.

Un buen indicador debe considerar los siguientes aspectos:

a. Debe ser apropiado y coherente con el objeto de que se pretende medir, o sea, guardar una relación o vinculación lógica con el mismo y permite medir de manera específica su realización.

b. El indicador debe permitir medir el avance hacia la situación esperada.

c. Debe ser útil, en la medida que la información permita hacer comparaciones en el tiempo.

d. Debe ser susceptible de análisis por parte de los gestores.

e. La información que genere debe ser útil para la toma de decisiones.

f. Debe ser verificable, es decir, que permita comprobar la calidad y la pertinencia de la información.

g. Constituyen la base de cómo la institución o el programa quieren ser medidos.

h. Deben medir resultados (intermedios o finales) no esfuerzos.

i. Tienen que ser comparativos sobre lo planeado o sobre un estándar.

j. Son una señal de alerta sobre el comportamiento de una o dos variables que interesa medir respecto de cuán bien o mal se está logrando la meta definida, por lo que servirán para detectar posibles desvíos y corregirlos.

k. Debe evitarse la definición de indicadores que generen “incentivos perversos”, los cuales se refieren a los efectos contraproducentes de las acciones que se pueden llevar a cabo por la institución para cumplir con el desempeño.

l. Las metas del indicador deben ser realistas y autofinanciadas con los recursos del presupuesto asignado y considerar las capacidades de la institución para cumplirlas.

m. Se debe valorar la pertinencia de formular indicadores complementarios, en el caso de que así se requiera.



n. No redactar metas de indicadores cuya demanda debe ser satisfecha en 100% y es poco relevante como indicador de desempeño institucional, es decir, que si aumenta o disminuye la demanda no debería existir un problema de gestión para enfrentarlo.

o. Se debe recurrir a diferentes parámetros para fijar el nivel de desempeño proyectado:

- Desempeño histórico (año t-1, año t-2, etc.).
- Desempeño de instituciones similares, buenas prácticas internacionales, benchmarking.
- Desempeño proyectado de acuerdo con mejoras tecnológicas o de procesos según la capacidad institucional.

p. Siempre debe especificarse si el nivel esperado será a nivel nacional, regional o local.

q. Debe quedar claramente establecido cuál es el responsable por el cumplimiento de la meta, aun cuando otros intervengan con producción intermedia o final.” (El énfasis es nuestro)

8.3 Inconsistencias detectadas en la información de respaldo de los Planes de Vuelos (Riesgo medio)

Con el objetivo de comprobar las herramientas de control utilizadas por el Departamento de Operaciones Aeronáuticas (DOA) del Servicio de Vigilancia Aérea (SVA) para la planificación y ejecución de los diferentes tipos de vuelos que realizan, se revisó la información física incluida en el “Sistema informático que para este efecto lleva el Departamento”, para un total revisado de 1061 Planes de Vuelo emitidos en el 2022, obteniendo los siguientes resultados:

Mediante la revisión de los documentos físicos denominados Planes de Vuelos del año 2022, contra la información incluida en el “Sistema de Inclusión de Planes de Vuelo” que lleva el Departamento de Operaciones aeronáuticas, considerando los requerimientos que establece el Manual General de Operaciones Aeronáuticas para la información que debe consignarse en los planes de vuelo, se detectaron algunas inconsistencias en la información anotada e incluida en ambos controles, tales como:

- a) 10 planes de Vuelo físicos sin el documento de respaldo "Solicitud para uso de Aeronaves".
- b) 30 planes de Vuelo sin la anotación de número de asiento que indica la bitácora de Control de Planes de Vuelo a cargo del Despacho de Operaciones.
- c) 1 Plan de Vuelo sin una de las firmas del piloto responsable plan de vuelo.
- d) 1 Plan de Vuelo con un documento adjunto que no concuerda con el Plan de Vuelo.
- e) 22 casos de diferencias en los nombres de los pasajeros anotados en el plan de vuelo y lo que indica el informe emitido por el Sistema de Inclusión Planes de Vuelo



- f) 8 casos en donde no se anotó la hora de salida e ingreso en el documento físico plan del vuelo, falta de anotación del destino en un caso.
- g) 3 Planes de Vuelo que no se incluyeron en el Sistema.
- h) 2 Planes de vuelo que no evidenció el documento en físico, pero que si están incluidos en el Sistema.

Causa

Debilidades en la supervisión sobre la verificación de la calidad de la información que se registra en el Sistema Informático utilizado para el control de los Planes de Vuelo y su respectivo archivo para el registro de información sobre Planes de Vuelos, por cuanto según se indagó se realizan algunas revisiones por parte de personas funcionarias que designa la jefatura del Departamento de Operaciones Aeronáuticas, pero no constituyen una actividad formalizada.

Efecto

Las inconsistencias detectadas en los Planes de Vuelo físicos y la información generada por el Sistema Informático que registra los Planes de Vuelo provocan debilitamiento en la calidad de la información y propicia la materialización de riesgos de información para la toma de decisiones y rendición de cuentas, toda vez que estas incongruencias de control interno propician usos indebidos de aeronaves con personas no autorizadas, con un objetivo o fin público no establecido en el PAO (Factores generadores Calidad de la información, veracidad y Disponibilidad de información operativa, gestión, estratégica)².

Criterio sobre el hallazgo

Las condiciones señaladas en los párrafos anteriores representan una debilidad de cumplimiento a lo establecido en Ley General de Control Interno 8292, Artículo 15 sobre actividades de control. Respecto de las actividades de control, serán deberes del jerarca y de los titulares subordinados, entre otros, los siguientes:

“b) Documentar, mantener actualizados y divulgar internamente tanto las políticas como los procedimientos que definan claramente, entre otros asuntos, los siguientes:

- iii. El diseño y uso de documentos y registros que coadyuven en la anotación adecuada de las transacciones y los hechos significativos que se realicen en la Institución. Los documentos y registros deberán ser administrados y mantenidos apropiadamente.
- iv. La conciliación periódica de registro, para verificar su exactitud y

² Tomado de Lineamientos para la Gestión Integral del Riesgo Institucional MSP-MO-SEVRI-2022.



determinar y enmendar errores u omisiones que puedan haberse cometido.”

Además, representa una debilidad en el cumplimiento Normas de control interno para el Sector Público, 4.5.1 y 5.6.1 sobre supervisión constante y confiabilidad de la información, que a la letra señalan lo siguiente:

“4.5.1. Supervisión constante

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

“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.”

El Manual General de Operaciones Aeronáuticas, del Servicio de Vigilancia Aérea, establece la información que deben contener los planes de vuelos, en los términos que se detallan a continuación:

“8.1.9 Plan de Vuelo Operacional. - Información que debe contener el Plan de Vuelo Operacional. Siempre que se vaya a realizar un vuelo, debe prepararse un Plan de Vuelo Operacional, el cual debe contener la siguiente información:

1. Matrícula de la aeronave
2. Tipo y Versión de la aeronave
3. Fecha del vuelo
4. Identificación del vuelo
5. Nombres de los miembros de la tripulación de vuelo
6. Lugar de salida
7. Hora de salida (hora real fuera de calzos, hora de despegue)
8. Lugar de llegada (previsto y real)
9. Hora de llegada (hora real de aterrizaje y en calzos)
10. Tipo de operación (IFR, VFR, vuelo ferry, vuelo de prueba, etc.)
11. Rutas y segmentos de ruta con puntos de notificación, puntos de referencia, distancias, horas y rumbos
12. Velocidad prevista de crucero y tiempos de vuelo entre puntos de notificación, puntos de referencia de ruta. Hora estimada y real de sobrevuelo



13. Altitudes de seguridad y niveles mínimos
14. Altitudes previstas y niveles de vuelo
15. Cálculos de combustible (registros de comprobaciones de combustible en vuelo)
16. Combustible a bordo al arrancar los motores
17. Aeropuerto de Alternativa, de destino, pos-despegue y en ruta, incluyendo la información requerida en los subpárrafos puntos 12, 13, 14, y 15 anteriores
18. Autorización inicial del Plan de vuelo ATS y autorizaciones posteriores
19. Información meteorológica pertinente”

8.4 Inconsistencias en la información de las bitácoras de Mantenimiento o Libro de Abordo (Riesgo Medio)

Con el fin de comprobar el adecuado uso de las bitácoras de mantenimiento o libro de abordo, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Manual General de Operaciones Aeronáuticas se seleccionó una muestra de los planes de vuelo realizados durante el año 2022, los cuales corresponden a un total 1061.

Para el establecimiento de la muestra se aplicó un nivel de confianza del 95%, para un margen de error de un 5%, obteniendo como muestra un total de 68 planes de vuelo, los que fueron seleccionado al azar mediante la utilización de una herramienta de muestreo.

Para la muestra de los planes de vuelo seleccionada según fecha en que se realizaron, se revisaron las anotaciones realizadas en los Libros de abordo o bitácora de mantenimiento de cada aeronave (MSP-02, MSP-06, MSP-07, MSP-017 Y MSP-024) determinándose las siguientes inconsistencias:

- a) 11 diferencias en la anotación de horas salida e ingreso.
- b) 2 diferencias en la información sobre el tipo de vuelo.
- c) 2 falta la firma de la bitácora de mantenimiento.
- d) 2 casos hubo carencia de información en la bitácora de mantenimiento.

Causa

Las personas funcionarias del Departamento de Mantenimiento Aeronáutico y Control de Producción que ocupan cargos de enlace y encargada de departamento, externaron que las diferencias se presentan debido a anotaciones que les corresponden realizar a los pilotos, la información que remite el Departamento de Operaciones Aeronáuticas y la toma de información directa de los dispositivos de



control de horas de la aeronaves que en algunos casos solo refieren la hora exacta de vuelo y no del acarreo de la aeronave a la pista de salida o taxeo.

Se evidenció según la indagación realizada la carencia de divulgación periódica a lo interno del Departamento de Mantenimiento Aeronáutico de los Manuales de Procedimientos. (PT-M-VA-MA-03 Recibo y posvuelo de la aeronave, PT-M-VA-MA-04 Mantenimiento programado, PT-M-VA-MA-05 Reparaciones fuera de la base, PT-M-VA-MA-06 Mantenimiento correctivo y PT-M-VA-MA-07 Confección del formulario de inspección).

Con respecto a las deficiencias en las anotaciones de las horas de salida se determinó como un factor generador la toma de información directa de los dispositivos de control de horas de las aeronaves que en algunos casos solo refieren la hora exacta de vuelo y no del acarreo de la aeronave a la pista de salida o taxeo.

Efectos

Las inconsistencias encontradas en la información que debe contener el documento físico de Bitácora de Mantenimiento o Libro de Abordo provocan debilitamiento en la calidad de la información y propicia la materialización de riesgos de información para la toma de decisiones (factores generadores Calidad de la información / veracidad y Disponibilidad de información operativa/ gestión/ estratégica)³.

Por otra parte, el desconocimiento de los Manuales de Procedimientos por parte de las personas funcionarias del Departamento de Mantenimiento Aeronáutico, debilita el sistema de control interno necesario para una gestión eficiente y transparente; asimismo, dificulta la labor de revisión de la aplicación de los procedimientos, tanto para la propia Administración, como para las instancias externas que la realicen.

Criterio sobre el hallazgo

Ante lo señalado en este apartado es importante reiterar los que señala la Ley General de Control Interno 8292 en el artículo 15 inciso b) y las Normas de control interno para el Sector Público en las normas 4.5.1 sobre Supervisión constante y 5.6.1 Confiabilidad, ya citadas en el apartado anterior.

El Reglamento de Organización del Ministerio de Seguridad Pública No. 36366-SP, en su artículo 200, establece lo siguiente.

Artículo 200.-El Departamento de Mantenimiento Aeronáutico tendrá las siguientes funciones:

³ Tomado de Lineamientos para la Gestión Integral del Riesgo Institucional MSP-MO-SEVRI-2022.



- ...
- 4) Velar porque el personal de mantenimiento aeronáutico cumpla los procedimientos y disposiciones normativas para que las aeronaves se mantengan Aeronavegables.

(Circulares 0004-2018, 041-2018, 0008-2018, en donde se dio a conocer los referidos manuales al personal del Servicio de Vigilancia Aérea en el año 2018, Manuales de Procedimientos, Ejemplo PT-M-VA-MA-03 Recibo y posvuelo de la aeronave, PT-M-VA-MA-04 Mantenimiento programado, PT-M-VA-MA-05 Reparaciones fuera de la base, PT-M-VA-MA-06 Mantenimiento correctivo y PT-M-VA-MA-07 Confección del formulario de inspección)

8.5 Controles sobre utilización de vehículos asignados al Departamento de Mantenimiento Aeronáutico y al Servicio de Vigilancia Aérea (Riesgo Medio)

Para corroborar los controles sobre los vehículos asignados al Departamento de Operaciones Aeronáuticas del SVA, se realizó conciliación entre el inventario de vehículos del Departamento de Operaciones Aeronáuticas del SVA de fecha 2 de mayo del 2023, contra el registro reportado al 17 de marzo 2023, por Departamento de Control y Fiscalización de Activos (DCFA), extraído del Sistema SIBINET, de lo cual se desprenden los siguientes resultados:

Se verificó que cada vehículo cuenta con un expediente documental con las copias de título de propiedad del vehículo, revisiones técnicas, revisiones de kilometraje y cambios de aceite, documentos sobre reparaciones, documentos sobre colisiones y trámites con la entidad aseguradora, y otros documentos referentes a los automotores.

De la población de vehículos revisada correspondiente a 26 vehículos (12 del Departamento de Operaciones Aeronáuticas (DOA) y 14 pertenecientes al Servicio de Vigilancia Aérea SVA), 24 automotores coincidieron en ambos registros y solamente 2 vehículos (placas 08-03219 y 08-03495) aparecen incluidos en el reporte suministrado por el Departamento de Control y Fiscalización de Activos, pero no así en el inventario suministrado por el SVA.

Al respecto se hizo la consulta a la Dirección de Transportes quien suministró un reporte de los vehículos, indicando que el vehículo 08-03219 está asignado a la Delegación Policial de Talamanca programa presupuestario 093 y el vehículo 08-03495 está destacado a la Unidad de Operaciones en Armas y Explosivos programa presupuestario 093.



Causa

El caso de los 2 vehículos reportados por el Departamento de Control y Fiscalización de Activos, según el Sistema SIBINET como asignados al SVA, y que según información suministrada por la Dirección de Transportes del Ministerio se encuentran asignados a otras instancias, evidencia la carencia de conciliaciones periódicas sobre los inventarios de los vehículos que dispone el SVA.

Efecto

Los errores contenidos en la información generada por el Sistema SIBINET sobre la ubicación de los vehículos, podrían materializar riesgos de tipo financieros (factor generador Administración de bienes/activos/inventarios)⁴ y sus eventuales consecuencias adversas sobre la adecuada salvaguarda de los vehículos institucionales.

Criterio sobre el hallazgo

Con respecto al apartado anterior es importante indicar lo que establece el Manual de Normas de Control Interno para el Sector Público N-2-2009-CO-DFOE, de 26 de enero de 2009, en su norma № 4.4.5 que a la letra menciona lo siguiente:

“4.4.5 Verificaciones y conciliaciones periódicas. La exactitud de los registros sobre activos y pasivos de la institución debe ser comprobada periódicamente, mediante las conciliaciones, comprobaciones y otras verificaciones que se definan, incluyendo el cotejo contra los documentos fuentes y el recuento físico de activos tales como el mobiliario y equipo, **los vehículos**, los suministros en bodega u otros, para determinar cualquier diferencia y adoptar las medidas procedentes.”

9. CONCLUSIONES

Referente a la administración del talento humano que dispone el Departamento de Operaciones Aeronáuticas, se comprobaron las siguientes debilidades: ausencia de asignación de las funciones por escrito y su documentación en los expedientes internos, 12 casos de personas funcionarias que ocupan puestos de Agente II, con horas de vuelo reportadas, tareas que no son las establecidas por el Manual de Clases Policiales II Etapa para la clase de puesto y el cargo establecido, y 3 casos de personas funcionarias con puestos de Agentes II incluidos en INL Programa Capacitación Pilotos Helicóptero impartido por el gobierno de los Estados Unidos para la formación de

⁴ Tomado de Lineamientos para la Gestión Integral del Riesgo Institucional MSP-MO-SEVRI-2022.



“Pilotos de Helicópteros”, sin contar con Licencia de Piloto Comercial, requisito establecido por el Manual General de Operaciones Aeronáuticas.

Debido a las condiciones señaladas, corresponde al Servicio de Vigilancia Aérea, asegurar mediante las actividades de control necesarias, la correcta utilización de los puestos en las funciones que sean las establecidas para la clase de puesto y cargo, e implementar actividades de control pertinentes en cuanto a la asignación y documentación de las funciones y selección para la capacitación del personal a cargo del Departamento acorde con los requisitos exigidos.

Referente al cumplimiento de metas operativas por parte del Departamento de Operaciones Aeronáuticas, de 3 indicadores relacionados con el objetivo operativo “Realizar Operaciones aéreas policiales y apoyo a otras instituciones”, dos de ellos no alcanzaron las metas establecidas y el restante indicador pese a que se cumplió la meta formulada, presenta una situación particular en la fórmula para su medición, que genera duda sobre su adecuada formulación. Adicionalmente se determinó la no existencia de indicadores y metas para los vuelos de entrenamiento y mantenimiento, los cuales constituyen actividades materialmente importantes y con gastos presupuestarios asociados; situaciones que pueden generar efectos negativos en la medición de la eficiencia, propiciar el incumplimiento de objetivos y afectar la toma de decisiones.

De lo anterior se desprende la necesidad de que se implementen actividades de control debidamente formalizadas de revisión y análisis de los indicadores, y el cumplimiento de metas, que permitan realizar ajustes y mejoras en el procedimiento de formulación y ejecución presupuestaria.

Se evidenciaron algunas inconsistencias en la información incluida en los Planes de Vuelo (documentos en físico) y la información generada por el Sistema Informático que se registra los Planes de Vuelo, así como también en las anotaciones en las Bitácoras de Mantenimiento o Libro de Abordo en cuanto a la información concordante con lo que se estipula los Planes de Vuelo; ambas condiciones afectan la calidad y confiabilidad de la información generada por dichos instrumentos, y propician la materialización de riesgos de información, y su eventual afectación en la disponibilidad de información operativa para la toma de decisiones.

La prueba realizada para la verificación física de los vehículos asignados al Departamento de Operaciones Aeronáuticas arrojó resultados satisfactorios, no obstante a nivel de la flotilla vehicular total asignada al Servicio de Vigilancia Aérea, se presentó el caso de dos vehículos reportados en el Sistema SIBINET como asignado a dicha instancia, siendo que según la indagación realizada esto se encuentran ubicados en otras instancias Ministeriales, situación que evidencia una



oportunidad de mejora referente a la necesidad de que se realicen conciliaciones periódicas de la información consignada sobre los vehículos.

10. RECOMENDACIONES

Para colaborar con la Administración en el fortalecimiento del control interno institucional, se recomienda a su Despacho, ordenar el cumplimiento de las siguientes recomendaciones en concordancia con el artículo 16, inciso a) de la Ley General de Control Interno, sobre todo en la aplicación de aspectos de elaboración, autorización y aprobación de actividades de control:

10.1 Al señor Manuel Jiménez Steller, Viceministro de Unidades Especiales

Solicitar al señor, Javier Moreira Villegas, Director del Servicio Vigilancia Aérea, atender las siguientes recomendaciones:

- 10.1.1** Programar la realización de conciliaciones periódicas sobre la información de los vehículos asignados que dispone el Departamento de Operaciones Aeronáuticas, contra la información reportada por el Sistema SIBINET llevado por el Departamento de Control y Fiscalización de Activos y partiendo de los resultados, gestionar los ajustes que se requieran.

Para el cumplimiento de esta recomendación se considera un plazo de 30 días hábiles, después de recibida la instrucción superior.

- 10.2.1** Ordenar el cumplimiento de las siguientes recomendaciones.

10.2.1.1 Al señor Norberto Ramírez González, Jefatura Departamento Operaciones Aeronáuticas

- a) Establecer actividades de control formales para la revisión los indicadores de gestión y metas establecidas por ese Departamento para el cumplimiento del Plan Anual Operativo, con la finalidad de fortalecer el proceso de ejecución de las acciones que le competen realizar según las competencias asignadas por Ley.

Para el cumplimiento de esta recomendación se establece un plazo de 90 días hábiles posteriores a la instrucción superior.

- b) Implementar mecanismos de supervisión que garanticen la confiabilidad de la información que se consigna en los Planes de Vuelo y su correcta inclusión en el Sistema Informático que se lleva para el control de los vuelos realizados.



Para el cumplimiento de esta recomendación se establece un plazo de 60 días hábiles posteriores a la instrucción superior.

- c) Comunicar por escrito las funciones al personal del Departamento Operaciones aeronáuticas, para que tengan definido las tareas y responsabilidades, así como las competencias que cada uno tienen asignadas según la clase de puesto que ocupen.

Para el cumplimiento de esta recomendación se establece un plazo de 60 días hábiles posteriores a la instrucción superior.

- d) Establecer una herramienta de control para que los funcionarios de nuevo ingreso o que se nombren en el Departamento de Operaciones Aeronáuticas, sean notificados con las funciones que le corresponden a fin de que se encuentre debidamente documentado en el expediente de personal.

Para el cumplimiento de esta recomendación se establece un plazo de 60 días hábiles posteriores a la instrucción superior.

- e) Implementar actividades de control que garanticen una adecuada selección del personal que va a recibir capacitación, de acuerdo con la clase de puesto asignada y requisitos exigidos por el ente capacitador.

Para el cumplimiento de esta recomendación se establece un plazo de 30 días hábiles posteriores a la instrucción superior.

- f) Realizar los ajustes requeridos para una correcta asignación de funciones a las personas funcionarias del Departamento de Operaciones Aeronáuticas, de conformidad con las regulaciones establecidas en el Manual de Clases Policiales, para las diferentes clases de puestos.

Para el cumplimiento de esta recomendación se establece un plazo de 60 días hábiles posteriores a la instrucción superior.

10.2.1.2 Al señor Luis Segura Solorzano, Jefe del Departamento de Mantenimiento Aeronáutico

- a) Implementar mecanismos de supervisión que garanticen la confiabilidad de la información que se consigna en Bitácora de Mantenimiento o Libro de abordaje, a fin de que cuente con la información necesaria sobre cada vuelo y que esta información coincida con los datos del Plan de Vuelo autorizado.

Para el cumplimiento de esta recomendación se establece un plazo de 30 días hábiles posteriores a la instrucción superior.



- b) Comunicar formalmente a todas las personas funcionarias del Departamento de Mantenimiento Aeronáutico los manuales de procedimientos y establecer mecanismos para que dichos manuales se mantengan a disposición para la consulta permanente.

Para el cumplimiento de esta recomendación se establece un plazo de 30 días hábiles posteriores a la instrucción superior.

Finalmente cabe recordar que según lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley General de Control Interno 8292, su Despacho dispone de 30 días hábiles para atender las situaciones susceptibles de mejora que se indican, o en su defecto proponer medidas alternativas.

Karol Cascante Ramírez
Subauditora Interna

Adrián Sanabria Núñez
Jefatura de Área A.S.S.C