

## **INFORME DE AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO**

### **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL-AEROCIVIL PROCESO FACTURACIÓN**

**Vigencia 2016**

**CGR-CDSIFTCEDR No. 047  
Noviembre de 2017**

**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL- AEROCIVIL  
PROCESO FACTURACIÓN**

Contralor General de la República	Edgardo José Maya Villazón
Vicecontralora	Gloria Amparo Alonso Másmela
Contralor Delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional	Julián Eduardo Polanía Polanía
Director de Vigilancia Fiscal	Diego Alberto Ospina Guzmán
Directora de Estudios Sectoriales	Martha Marlene Sosa Hernandez
Asesora	Gladys Rojas Rojas
Supervisora	Martha Luz Conde Luna
Líder de Auditoría	Alberto Ruiz Poveda Lina Yadira Gómez Martínez
Audidores:	Nubia Esther Castañeda Gómez Martha Isabel Aponte Gutiérrez Lesbia Zoila González Ardila Raúl Cayetano Montes Pineda

## TABLA DE CONTENIDO

	Página
<b>1. HECHOS RELEVANTES AUDITORIA DE CUMPLIMIENTO.....</b>	<b>4</b>
<b>2. CARTA DE CONCLUSIONES.....</b>	<b>6</b>
2.1 OBJETIVOS DE LA AUDITORÍA.....	8
2.1.1 Objetivo General .....	8
2.1.2 Objetivos Específicos .....	9
2.2 CRITERIOS IDENTIFICADOS.....	9
2.3 ALCANCE DE LA AUDITORÍA .....	11
2.4 LIMITACIONES DEL PROCESO.....	11
2.5 CONCLUSIONES GENERALES Y CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN REALIZADA ....	12
2.5.1 Concepto de Auditoría .....	12
2.5.2 Evaluación del Control Interno.....	12
2.6 RELACIÓN DE HALLAZGOS.....	13
2.7 PLAN DE MEJORAMIENTO .....	13
<b>3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA.....</b>	<b>14</b>
3.1 RESULTADOS GENERALES SOBRE EL ASUNTO O MATERIA AUDITADA.....	14
3.2 RESULTADOS EN RELACIÓN CON EL OBJETIVO ESPECÍFICO .....	14

## 1. HECHOS RELEVANTES AUDITORIA DE CUMPLIMIENTO

La información de llegadas, salidas y sobrevuelos constituye el insumo fundamental para el proceso de facturación de los servicios prestados por la Aerocivil y, por lo tanto, para la gestión y control de los ingresos percibidos por la Entidad, asociados a estas operaciones<sup>1</sup>.

Para el registro, procesamiento, reporte y control de esta información, la Aerocivil durante el año 2016, dispuso de tres aplicativos diferentes, correspondientes a: *Torres de Control* (llegadas y salidas), *Centros de Control* (sobrevuelos) y, a partir del mes de agosto, el aplicativo *Registro de Vuelos Ejecutados - RVE*, que reemplazó a los dos anteriores y se encarga de transferir automáticamente la información al aplicativo de facturación.

La información gestionada en el aplicativo RVE proviene de tres (3) fuentes como son, la obtenida directamente del Procesador de Datos de Vuelo - FDP<sup>2</sup> Bogotá, la digitada a partir de las fajas de progreso y la digitada con base en las planillas manuales que se diligencian en los aeropuertos que no tienen acceso al aplicativo, ya que como lo expresa la Aerocivil<sup>3</sup>, "(...) la entidad se encuentra adelantando el ajuste a los procedimientos y los flujos informáticos a fin de consolidar la información de manera automática sin embargo existen algunos aeropuertos que por su posición geográfica, no cuentan con acceso a la red por lo cual deben realizar operaciones de registro manual y posteriormente son enviadas a la dirección regional para ser cargadas al sistema (...)"

Frente a la puesta en producción del aplicativo RVE, se presentaron situaciones que han afectado la oportunidad y consistencia de la información del proceso de facturación. Al respecto, es de resaltar, que en diciembre de 2016, la Oficina de Control Interno, remitió al Director General una advertencia sobre el control de ingresos de la entidad<sup>4</sup> dados los inconvenientes evidenciados en el nuevo aplicativo.

---

<sup>1</sup> Como son Servicio de protección al vuelo, Derecho de aeródromo, Recargos y Estacionamiento

<sup>2</sup> Contrato Indra – Aerocivil. En 2017, se han adelantado reuniones entre la Dirección de Informática, Control Interno e Indra para revisar los inconvenientes en la información capturada desde el FDP.

<sup>3</sup> Oficio 3300-2017041683 del 7 de noviembre de 2017

<sup>4</sup> Con radicado 1020065-252-2016037101 del 21 de diciembre de 2016, indica esta Oficina que se han detectado inconsistencias en la información registrada en el aplicativo Registro de Vuelos Ejecutados referente a las operaciones aéreas por despegues, aterrizajes, servicio de protección al vuelo, sobrevuelos y derechos de aeródromo. Las inconsistencias de información detectadas son: falta de matrícula; falta de fecha y hora de salida; origen / destino no determinado (ZZZZ); no existen coordenadas para algunos puntos de notificación y sobrevuelos sin puntos de notificación.

Las situaciones detectadas se siguieron presentando en el 2017, lo cual fue constatado por la CGR, en las actas de reunión con presencia de las áreas responsables y la Oficina de Control Interno<sup>5</sup>.

Estos hechos afectaron el proceso de facturación en cuanto a su consistencia e integralidad, lo que genera riesgos para el debido recaudo por los servicios aeronáuticos y aeroportuarios prestados, por posibles pérdidas de recursos en las operaciones dejadas de facturar. La Auditoría de Cumplimiento tuvo como base una muestra selectiva de operaciones, en donde el riesgo mencionado se vio materializado (hallazgos con presunta incidencia fiscal); sin embargo, no abarcó la totalidad de los servicios facturados, frente a los cuales se identifica el riesgo referido.

## IMPUESTO PREDIAL

Según la Jefe del Grupo Administración de Inmuebles de la entidad<sup>6</sup>, los inmuebles, propiedad de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil dados en arrendamiento con fines comerciales, no pagan impuesto predial por tratarse de bienes de uso público. Sin embargo, son objeto de contratos cuya finalidad es otorgar el uso y goce a favor de particulares de un inmueble de propiedad del Estado.

El artículo 6°, numeral 3°, de la Ley 768 de 2002 facultó a los Concejos Distritales para gravar con impuesto predial y complementarios las construcciones, edificaciones o cualquier tipo de mejora sobre bienes de uso público de la Nación, cuando por cualquier razón estén en manos de particulares, lo cual ha sido declarado exequible por la Corte Constitucional en varios pronunciamientos (T-508/92, T-566/92, T-292/93, T-081/93, T-150/95, T-617/95, entre otras).

---

<sup>5</sup> Acta 1: (12/10/2016) Control Interno; Acta 1 (7/02/2017), Acta 2 (3/03/2017) y Acta 3 (29/03/2017 Reunión OCI y Dirección Financiera.

<sup>6</sup> Respuesta a solicitud hecha, por la Regional del Valle a la jefe de Grupo administración de inmuebles de la entidad vía correo electrónico del 13 de octubre de 2017, refiriéndose al contrato 101 de 2010.

## 2. CARTA DE CONCLUSIONES

85111

Coronel  
EDGAR FRANCISCO SANCHEZ CANOSA  
Director General (E)  
UAE Aeronáutica Civil  
Ciudad

Respetado Coronel Sánchez:

Con fundamento en las facultades otorgadas por el Artículo 267 de la Constitución Política y de conformidad con lo estipulado en la Resolución Orgánica 0014 del 14 de junio de 2017, la Contraloría General de la República realizó Auditoría de Cumplimiento sobre facturación y/o recaudo, en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- Aerocivil.

Es responsabilidad de la Administración, el contenido en calidad y cantidad de la información suministrada, así como con el cumplimiento de las normas que le son aplicables a su actividad institucional en relación con el asunto auditado.

Es obligación de la CGR expresar con independencia una conclusión sobre el cumplimiento de las disposiciones aplicables al proceso de facturación y/o recaudo de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios prestados por la Entidad, conclusión que está fundamentada en los resultados obtenidos en la auditoría realizada.

Este trabajo se ajustó a lo dispuesto en los principios fundamentales de auditoría y las directrices impartidas para la Auditoría de Cumplimiento, conforme a lo establecido en la Resolución Orgánica 0014 del 14 de junio de 2017, proferida por la Contraloría General de la República, en concordancia con las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSAI<sup>7</sup>), desarrolladas por la Organización Internacional de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI<sup>8</sup>) para las Entidades Fiscalizadoras Superiores.

Estos principios requieren de parte de la CGR la observancia de las exigencias profesionales y éticas que requieren de una planificación y ejecución de la

---

7 ISSAI: The International Standards of Supreme Audit Institutions.

8 INTOSAI: International Organisation of Supreme Audit Institutions.

auditoría destinadas a obtener garantía limitada, de que los procesos consultaron la normatividad que le es aplicable.

La auditoría incluyó el examen de las evidencias y documentos que soportan el proceso auditado y el cumplimiento de las disposiciones legales y que fueron remitidos por la entidad para la evaluación del proceso de facturación de los servicios prestados por la Aerocivil, correspondientes a tasas Aeroportuarias, sobrevuelos y protección al vuelo; así como la revisión selectiva de los contratos de arrendamiento de bienes inmuebles de su propiedad, para lo cual se solicitaron facturas, anexos de registro de operaciones, Fajas de Progreso<sup>9</sup>; reportes de aplicativos y la respectiva documentación contractual.

Los análisis y conclusiones se encuentran debidamente documentados en papeles de trabajo, los cuales reposan en el Sistema de información de Auditorías establecido para tal efecto y los archivos de la Contraloría Delegada de Infraestructura Física, Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional.

La auditoría se adelantó en la sede principal de la Aeronáutica Civil ubicada en la ciudad de Bogotá D.C. El período auditado tuvo como fecha de corte 31 de diciembre de 2016 y abarcó el período comprendido entre 1 de enero a diciembre de 2016.

Las observaciones que dieron origen a los hallazgos que se describen en el presente informe, se dieron a conocer oportunamente a la Entidad dentro del desarrollo de la auditoría, las respuestas fueron analizadas y en este informe se incluyen las que la CGR consideró pertinentes.

## 2.1 OBJETIVOS DE LA AUDITORÍA

Los objetivos de la auditoría fueron los siguientes:

### 2.1.1 Objetivo General

Evaluar la gestión fiscal de la entidad para la vigencia 2016, sobre el manejo del proceso de facturación y recaudo de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios y

---

<sup>9</sup> Ficha donde se registran datos como la hora de despegue, hora de decolaje, entre otros, de cada aeronave o Helicóptero que opere en un aeropuerto. Esta tarea es realizada en la torre de control.



si esta se efectuó de manera oportuna y acorde con la normatividad vigente para estos procedimientos.

### 2.1.2 Objetivos Específicos

Evaluar el proceso de facturación en el Nivel Central y Regional Valle, de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos prestados, por concepto de Sobrevuelos, Protección al vuelo, Derechos de Aeródromos, Tasa Aeroportuaria y Arrendamiento de inmuebles de los Aeropuertos seleccionados

## 2.2 CRITERIOS IDENTIFICADOS

Para la evaluación del proceso de Facturación y/o Recaudo de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos, prestados por la Aerocivil vigencia 2016, se verificaron los siguientes criterios:

### Patrimonio de la UAE de la Aeronáutica Civil

Numeral 3 del artículo 4° del Decreto 260 de 2004<sup>10</sup>: constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil “las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza y demás operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas”.

Numeral 17 del artículo 5° del Decreto 260 de 2004: asigna la función de “fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial”

### Tarifas de Servicios Portuarios y Aeronáuticos.

Es función del Comité de Tarifas, creado mediante Resolución 1863 del 20 de mayo de 2004 recomendar el incremento de tarifas de derecho de aeródromo, Servicio de Protección al vuelo, tarifa Operacional anual y tasas aeroportuarias para el 2016.

---

<sup>10</sup> Decreto vigente para el periodo auditado

Los Grupos de Facturación y Cartera de la Dirección Financiera, creados mediante Resolución 04185 del 16 de septiembre de 2005, deberán recopilar y consolidar la información que permita cobrar los servicios aeronáuticos y aeroportuarios que la Aerocivil presta a las compañías aéreas y usuarios del sector que utilizan la infraestructura aeronáutica y el espacio aéreo Colombiano, así como planear, organizar, ejecutar y controlar el cobro de la cartera de la entidad a través de requerimientos persuasivos a los deudores y el manejo de cauciones que garanticen el oportuno recaudo de los ingresos de la entidad.

La Aerocivil mediante Resolución 0260 del 9 de febrero de 2015 y 00310 del 9 de febrero de 2016, estableció las tarifas que se deben cobrar por derechos de Aeródromos, Recargos, Estacionamiento, Servicios de Protección al Vuelo, Sobrevuelos, tarifa Operacional Anual y Tasas Aeroportuarias para el año 2015 y 2016, respectivamente.

Proceso de Facturación.

Resolución 06251 del 19 de diciembre de 2008, por medio de la cual se actualizan los procedimientos de tarifas, de la UAE de la Aerocivil<sup>11</sup>.

Artículos primero al quinto y del octavo al décimo de la 06251 del 19 de diciembre de 2008, establecen los procedimientos para Tasas Aeroportuarias.

La elaboración de las facturas por servicios aeroportuarios y aeronáuticos deberá ser procesada por el grupo de facturación dentro de los 15 días calendario contados a partir de la fecha de emisión de la factura para su vencimiento, cuyos procedimientos actualizados están establecidos en el artículo vigésimo octavo de la Resolución 06251 del 19 de diciembre de 2008.

Parágrafo primero del Artículo Vigésimo Octavo de la Resolución 06251 del 19 de diciembre de 2008, la Entidad deberá facturar mensualmente, los sobrevuelos con base en la información enviada por el Grupo de Aeronavegación, tomada de las

---

<sup>11</sup> Tasas Aeroportuarias, derechos de aeródromo, servicios de protección al vuelo nacional e internacional, utilización de puentes de abordaje y tarifa operacional anual y sobrevuelos-

fajas de progreso que producen los centros de control y las cartas de cargo presentadas por los AFTN<sup>12</sup> enviados por el grupo.

Parágrafo Segundo del Artículo Vigésimo Octavo de la Resolución 06251 del 19 de diciembre de 2008, la factura por concepto de arrendamientos deberá generarse mensualmente y por anticipado con la información enviada y depurada por cada Dirección Regional cuyos procesos están a cargo de sus Grupos administrativos y Financieros.

Procedimiento versión 3 del 2 de marzo 2016 del proceso de Generación de Factura, del Sistema Integrado de Gestión de Calidad, adoptado por la U.A.E. de la Aeronáutica civil.

Los aplicativos que soportan el proceso de Facturación de la Aerocivil deben estar disponibles y contar con las funcionalidades requeridas para atender este proceso conforme a lo establecido en la normatividad aplicable. Así mismo, la información gestionada en éstos, debe atender los principios de disponibilidad, integridad y confidencialidad.

### 2.3 ALCANCE DE LA AUDITORÍA

Se evaluó de manera selectiva, para la vigencia 2016, la facturación generada por la Aerocivil en el Nivel Central y en la Regional Valle, de los servicios aeronáuticos por conceptos de sobrevuelos y protección al vuelo y servicios aeroportuarios por concepto de tasa aeroportuaria y derechos de aeródromos; así mismo, se revisó una muestra de contratos de arrendamiento de inmuebles suscritos por la Regional Valle para el Aeropuerto de Popayán.

Adicionalmente, se realizaron visitas de verificación en los Aeropuertos El Dorado de Bogotá, Alfonso Bonilla Aragón de Cali y Guillermo León Valencia de Popayán.

La revisión se realizó con fundamento en la verificación de cumplimiento de los criterios de auditoría enunciados en el numeral 2.2 del presente informe.

### 2.4 LIMITACIONES DEL PROCESO

---

<sup>12</sup>Red Aeronáutica de Telecomunicaciones Fijas – AFTN. Estación que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas y que funciona como tal bajo la autoridad o control del Estado

La disponibilidad de la información para el diseño y aplicación de pruebas de auditoría se vio afectada, debido a la falta de oportunidad de la Aerocivil en la atención de la solicitud de creación de usuarios con acceso de consulta a los aplicativos relevantes en su proceso de facturación.

## 2.5 CONCLUSIONES GENERALES Y CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN REALIZADA

### 2.5.1 Concepto de Auditoría

Como resultado de la auditoría realizada, la Contraloría General de la República determina que el cumplimiento de la normatividad relacionada con el proceso de facturación y/o recaudo de los servicios aeronáuticos por conceptos de sobrevuelos y protección al vuelo y servicios aeroportuarios por concepto de tasa aeroportuaria, derechos de aeródromos, así como el arrendamiento de inmuebles, considerando tanto la información física y/o documental suministrada por la entidad, como los aplicativos que soportan el proceso, no resulta conforme, en todos los aspectos significativos, frente a los criterios aplicados.

Por lo anterior, la Contraloría General de la República emite concepto Adverso.

Dicho concepto se fundamenta principalmente, en las deficiencias de control y seguimiento sobre la consistencia, integralidad, disponibilidad y confiabilidad de la información fuente del proceso de facturación de los servicios prestados por la Aeronáutica Civil, generada en los aplicativos y/o manualmente, en los Aeropuertos, situación que afecta o pone en riesgo de forma considerable el recaudo de los ingresos de la entidad.

### 2.5.2 Evaluación del Control Interno

Como resultado de la evaluación al diseño de controles implementados por la Aerocivil, para efectuar el proceso de facturación y recaudo, y de acuerdo a la metodología establecida en la Guía de Auditoría de Cumplimiento para la evaluación del control interno, se determinó una calificación total del diseño y efectividad de 1,950 que corresponde al concepto de "parcialmente adecuado". En consecuencia, el puntaje final obtenido es 2,150, valor que permite a la Contraloría General de la República conceptuar que, para el asunto auditado, la Calidad y Eficiencia del Control Interno de la entidad es "Ineficiente".

## 2.6 RELACIÓN DE HALLAZGOS

Como resultado de la auditoría, la Contraloría General de la República constituyó Veinte (20) hallazgos administrativos de los cuales, uno (1) tienen presunta incidencia fiscal<sup>13</sup>; tres (3) serán trasladados para iniciar el trámite de Indagación Preliminar<sup>14</sup> y diez (10) tienen presunta incidencia disciplinaria<sup>15</sup>. Así mismo, se generaron dos (2) beneficios del proceso auditor practicado.

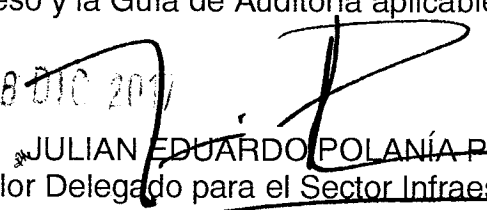
## 2.7 PLAN DE MEJORAMIENTO

La Entidad deberá elaborar y/o ajustar el Plan de Mejoramiento que se encuentra vigente, con acciones y metas de tipo correctivo y/o preventivo, dirigidas a subsanar las causas administrativas que dieron origen a los hallazgos identificados por la Contraloría General de la República, como resultado del proceso auditor y que hacen parte de este informe. Tanto el Plan de Mejoramiento como los avances del mismo, deberán ser reportados a través del Sistema de Rendición de Cuentas e Informes (SIRECI), dentro de los (15) quince días hábiles siguientes al recibo de este informe.

La Contraloría General de la República evaluará la efectividad de las acciones emprendidas por las entidades para eliminar las causas de los hallazgos detectados en esta auditoría, según lo establecido en la Resolución orgánica que reglamenta el proceso y la Guía de Auditoría aplicable vigentes.

Bogotá, D.C.,

28 DIC 2017

  
~~JULIAN EDUARDO POLANÍA POLANÍA~~  
Contralor Delegado para el Sector Infraestructura Física y  
Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional

Director de Vigilancia Fiscal, Diego Alberto Ospina Guzmán  
Martha Luz Conde Luna- Coordinadora de Gestión- Supervisora.  
Elaboró: Equipo Auditor  
Aprobó: Comité de Evaluación Sectorial, Acta 22 del 21 de noviembre de 2017

<sup>13</sup> Hallazgo 14.

<sup>14</sup> Hallazgos 1, 15 y 19.

<sup>15</sup> Hallazgos 1, 2, 4, 6, 7, 14, 15, 17, 19 y 20.

### 3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

#### 3.1 RESULTADOS GENERALES SOBRE EL ASUNTO O MATERIA AUDITADA

Como resultado la evaluación selectiva realizada al cumplimiento de la normatividad aplicable en la vigencia 2016 al proceso de facturación y/o recaudo de los servicios aeronáuticos por conceptos de sobrevuelos y protección al vuelo y servicios aeroportuarios por concepto de tasa aeroportuaria y derechos de aeródromos, así como de la revisión por muestreo de los contratos de arrendamiento de inmuebles; con base en la verificación de la funcionalidad de los aplicativos, Torres de Control, Sobrevuelos, Registro de Vuelos Ejecutados y JDEdwards así como la información física y/o documental suministrada por la Aeronáutica Civil, se concluye que existen deficiencias de control y seguimiento sobre la consistencia, integralidad, disponibilidad y confiabilidad de la información fuente del proceso de facturación de los servicios prestados por la Aeronáutica Civil, generada en los aplicativos y/o manualmente en los Aeropuertos, situación que afecta o pone en riesgo de forma considerable el recaudo de los ingresos de la entidad.

Lo anterior, inobservando la normatividad aplicable a los procesos mencionados.

#### 3.2 RESULTADOS EN RELACIÓN CON EL OBJETIVO ESPECÍFICO

Se evaluó de manera selectiva, el proceso de facturación en el Nivel central y Regional Valle, de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos prestados por concepto de Sobrevuelos, Protección al vuelo, Derechos de Aeródromos, Tasa Aeroportuaria y Arrendamiento de inmuebles.

Como resultado de la auditoría se detectaron las siguientes situaciones de incumplimiento que fueron validadas como hallazgos de auditoría.

##### 3.2.1 Servicios por Sobrevuelos y Protección al Vuelo

**Hallazgo 1. Facturas Liquidadas con tarifas del año 2015- Administrativo, con presunta incidencia disciplinaria y para Indagación Preliminar (I.P.).**

El numeral 17 del Artículo 5 del Decreto 260 del 28 de enero de 2004<sup>16</sup>, Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-Aerocivil y se dictan otras disposiciones, señala: “corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Aerocivil Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial”.

Los artículos 3, 4 y 5 de la Resolución 1863 del 20 de mayo de 2004, por la cual se crea el Comité Asesor en materia de tarifas y derechos por Servicios Técnicos Aeronáuticos y Aeroportuarios, señalan:

Artículo 3: “...el Comité Asesor en materia de tarifas y derechos, tendrá como objetivo garantizar el adecuado señalamiento de las políticas para la aplicación del sistema de cobro de los derechos por los servicios que presta la Unidad, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales”.

Artículo 4. Entre las funciones del Comité de Tarifas: “Recomendar la elaboración y actualización de los sistemas de cobro y recaudo de las tasas, tarifas y derechos por los servicios técnicos aeronáuticos y aeroportuarios que presta la Unidad”.

Artículo 5° “El comité se reunirá ordinariamente cada mes y extraordinariamente cuando las circunstancias lo exijan.”

La UAE de la Aeronáutica Civil, mediante Resolución 0260 del 9 de febrero de 2015 establece, las tarifas por Sobrevuelos, Derechos de aeródromo, Recargos, estacionamiento, Servicio de protección al Vuelo, Tarifa Operacional Anual y Tasas Aeroportuarias para el año 2015.

Los servicios prestados por la entidad por los conceptos de sobrevuelos y servicios de protección de operaciones aeronáuticas y aeroportuarias realizadas en los meses de enero y febrero de 2016, se facturaron con las tarifas del año anterior, fijadas mediante Resolución 0260 del 9 de febrero de 2015, debido a que la Resolución 310 del 9 de febrero de 2016 se publicó el 4 de marzo de 2016, lo que denota falta de oportunidad en la gestión.

---

<sup>16</sup> Decreto vigente para el periodo auditado

Las tarifas fijadas para el pago de los servicios técnicos aeronáuticos y aeroportuarios, prestados por la Aerocivil en la vigencia 2016, se establecieron teniendo como única variable, el aumento porcentual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y el CPI correspondiente para tarifas internacionales, sin atender lo establecido en el artículo 4 de la Resolución 1863 de 20 de mayo de 2004, en donde se debe tener en cuenta la evaluación de los costos que debe recuperar la Aerocivil por los servicios prestados, teniendo como base, la evaluación de los componentes y variables económicas.

De la muestra evaluada se encontró que el detalle de las facturas 291504 y 291508 del 2 de marzo de 2016, las cuales presentan respectivamente 208 y 104 operaciones, por concepto de Sobrevuelos; liquidadas y facturadas con tarifas del año 2015 en US\$1.249.619.81 que de acuerdo con la tasa de cambio aplicada por el grupo de facturación de \$3.391.87, equivalen a \$4.238.5 millones.

Así mismo, de acuerdo con el detalle de la factura 290814 del 2 de marzo de 2016, presenta 6.096 operaciones de aterrizajes, por concepto de Servicios de protección al vuelo Nacional, realizadas en los aeropuertos de Armenia, Bucaramanga, Bogotá, Barranquilla, Cúcuta, Cartagena, Santiago de Cali, Tumaco, Barrancabermeja, Ibagué, Carepa, Leticia, Montería, Manizales, Neiva, Pereira, Popayán, Pasto, Rionegro, Riohacha, Santa Marta, San Andrés, Valledupar, Villavicencio y Yopal; las cuales fueron facturadas con tarifas del 2015 por \$1.733.5 millones.

Teniendo en cuenta las tarifas fijadas por la UAE de la Aeronáutica Civil, mediante Resolución 310 del 9 de febrero 2016, la CGR realizó el cálculo de las operaciones aeronáuticas registradas en de las facturas 291504, 281508 por concepto de Sobrevuelos y 280814 del 2 de marzo de 2016 de servicios de Protección al vuelo, las cuales presentaron importe a pagar de \$4.304.3 millones y 1.850.9 millones, como se presenta a continuación:

**Tabla 1. Facturas con Tarifas 2015 y 2016.**

No Factura	Concepto	Tarifa 2015 \$	Tarifa 2016 \$	Menor valor Facturado
291504 del 2-03-16	Sobrevuelos	1.161.236.305,53	1.178.215.667,56	16.979.362,03
291508 del 2-03-16	Sobrevuelos	3.077.311.639,42	3.126.071.364,85	48.759.725,43
<b>Subtotal</b>		<b>4.238.547.944,95</b>	<b>4.304.287.032,41</b>	
290814 DEL 2-	S. Pr. Vuelo			



03-16		1.733.491.850,00	1.850.936.630,00	117.444.780,00
<b>TOTAL</b>		<b>5.972.039.794,94</b>	<b>6.155.223.662,41</b>	<b>183.183.867,46</b>

Fuente: Copia de Facturas y Resolución 260 de 2015 y 310 de 2016 de la UAE de la Aerocivil

Esta situación por deficiencia en los controles administrativos y financieros e incumplimiento de las funciones del comité de tarifas de reunirse mensualmente, para permitir la expedición oportuna de la Resolución y aplicación de las tarifas actualizadas para los servicios aeronáuticos y aeroportuarios prestados por la UAE de la Aeronáutica Civil en los meses de enero y febrero de vigencia 2016.

Es importante, precisar que las facturas y los conceptos descritos en la tabla anterior fueron calculadas en la cuantía referida, sin embargo, la situación identificada afecta la totalidad de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios prestados por la entidad en los meses de enero y febrero de 2016, en cuantía indeterminada correspondiente a los servicios prestados en estos meses, que fueron facturados con tarifas del año 2015.

Así las cosas, presuntamente se transgredieron las normas citadas y los principios de Eficiencia, Eficacia, Economía y Responsabilidad consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política.

La entidad responde<sup>17</sup>: "... la Aerocivil cuenta con el comité asesor de tarifas... y una de sus funciones es recomendar la elaboración y actualización de los sistemas de cobro y recaudo de las tasas, tarifas y derechos por los servicios técnicos aeronáuticos y aeroportuarios que presta la Unidad, en este sentido para poder sesionar se requiere aportar a los miembros del comité los indicadores base para establecer las nuevas tarifas.

Entre estos indicadores los más importantes son el IPC certificado por el DANE a diciembre 31 del año inmediatamente anterior y para las tarifas internacionales el CPI americano con corte a 31 de diciembre de cada año, el cual es publicado en fecha posterior al 20 de enero de cada año y se conoce a mediados del mes de enero..."

Solamente cuando existe la publicación oficial de estos indicadores se puede proceder a convocar el comité tarifario y expedir el acto administrativo correspondiente, lo contrario supone expedir un acto administrativo con falsa motivación.

---

<sup>17</sup> Oficio 3300-2017041678 del 07 de Noviembre de 2017, Respuesta Observaciones 1 a 7 comunicadas según oficio UAEAC-005-2017 del 31 de Octubre de 2017.

Como quiera que no existe un criterio que establezca que las tarifas deben ser fijadas del 1 de enero a 31 de diciembre...”.

Analizada la respuesta de la entidad, se tiene que, las funciones del comité asesor en materia de tarifas y derechos tienen como objetivo garantizar el adecuado señalamiento de las políticas para la aplicación del sistema de cobro de los derechos por los servicios que presta la Unidad, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales.

Así mismo, el Sistema Presupuestal señalado en el artículo 6 del Decreto 111 de 1996, constituido por el plan financiero, plan operativo anual de inversiones y el presupuesto anual de la Nación, se fundamenta en el principio de anualidad establecido en el artículo 14 del Decreto mencionado, y en este sentido, para efectos presupuestales el año fiscal comienza el 1º de enero y termina el 31 de diciembre de cada año.

De conformidad con lo previsto en el artículo 6 de la Ley 610 de 2000, presuntamente contraviniendo, además de las normas citadas, el principio de Economía, Eficiencia y Eficacia consagrado en el artículo 209 de la Constitución Nacional y se constituye presunta incidencia disciplinaria de acuerdo con lo previsto en el artículo 34 de la Ley 734 de 2002 y para Indagación Preliminar.

## **Hallazgo 2. Valor Facturado. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.**

El artículo décimo de la Resolución 310 del 9 de febrero de 2016 “Por la cual se establecen las tarifas por Derechos de Aeródromo, Recargos, Estacionamiento, Servicio de Protección al Vuelo, Sobrevuelos, Tarifa Operacional Anual y Tasas Aeroportuarias para el año 2016”, señala: “Tarifa de sobrevuelos: Por el uso de los servicios de navegación aérea que la Aeronáutica Civil de Colombia presta en los sobrevuelos realizados a lo largo de las rutas aéreas sobre el FIR/UIR Bogotá y/o FIR Barranquilla, dentro de los límites de control fijados por la OACI y que aparecen publicados en el AIP de Colombia, se cobrará una tarifa en dólares americanos (USD), de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$V_s = 0.03514 \times \sqrt{PBMO} \times D$$

Dónde:

V<sub>s</sub>: Valor de la tarifa de sobrevuelos (USD)

PBMO: Peso bruto máximo de operación en toneladas

D: Distancia recorrida en kilómetros.”

La CGR realizó revisión selectiva a la facturación realizada por la Aerocivil en el aplicativo JDEdwards sobre los servicios de sobrevuelos para el período 2016 y verificó el cálculo del valor facturado, con base en los factores del valor constante, peso bruto máximo de operación y la distancia recorrida, establecidos para el cálculo de la misma.

Como resultado, se estableció que la factura 298643 del 2 de junio de 2016, presenta liquidación de US\$60.73, correspondiente a operaciones realizadas el 11 de septiembre de 2015 por la aeronave con matrícula N151AN, que de acuerdo con la tasa de cambio de \$2.885.72, aplicada por el grupo de facturación equivale a \$175.249.78.

Así mismo, el 25 de abril de 2016 la aeronave con matrícula N3014R presenta liquidación de operaciones de sobrevuelos por US\$288,41 que equivalen a \$832.270.51.

El cálculo realizado por la CGR, de estas operaciones, teniendo en cuenta la información registrada del peso de las aeronaves en los aplicativos Aldia y JEdwards de facturación, es de US\$169.10 y US\$313.27, equivalentes a \$487.975.44 y \$904.017.39 respectivamente, tal como se detalla en la siguiente tabla:

**Tabla 2. Factura 298643 - Operaciones de Sobrevuelo-**

No Factura	Matricula	Valor Facturado Aerocivil		Valor Facturado CGR		Menor Vr. Facturado
		US\$	\$	US\$	\$	
298643 del 2-06-16	N151AN	60,73	175.249,78	169,10	487.975,44	312.725,66
298643 del 2-06-16	N3014R	288,41	832.270,51	313,27	904.017,39	71.746,88
<b>TOTAL</b>						<b>384.472.54</b>

Fuente: Facturas y Registros del Aplicativo Aldia y JEdwards de la Aerocivil

Lo anterior, denota deficiencias en los controles para el registro de la información pertinente de estas operaciones, en los aplicativos que intervienen en el proceso de facturación, lo que genera riesgos para calcular el valor real a pagar por estos clientes.

Así las cosas, presuntamente se transgredieron las normas citadas y los principios de Eficiencia, Eficacia, Economía y Responsabilidad consagrados en el Artículo 209 de la Constitución Política.

Esta observación se comunicó a la entidad con presunta incidencia fiscal, en cuantía de \$384.472.54, frente a lo cual respondió: "... Adjuntamos la liquidación del periodo actual donde se dio el cobro de la diferencia".

En este sentido, el equipo auditor verificó que la entidad mediante factura 2G-345037 del 8 de noviembre de 2017, realizó el cobro dejado de facturar.

Por lo anterior, se retiró la presunta incidencia fiscal, se mantiene la presunta incidencia disciplinaria y el pago de los \$384.472.54, constituye un beneficio del proceso auditor.

### **Hallazgo 3. Facturación de sobrevuelos, puntos de Entradas y Salidas. Administrativo.**

Se determinaron algunas deficiencias en el proceso de facturación de sobrevuelos generado en el aplicativo JDEdwards, debido a que los anexos del detalle de las facturas por concepto de los sobrevuelos 2G305927 por \$2.523.5 millones, 2G305932 por \$3.351.4 millones del 6 de septiembre de 2016; 2G315265 por \$2.293.4 millones y 2G315270 por \$4.216 millones del 2 de enero de 2017, correspondientes a operaciones realizadas en los meses de julio, agosto y diciembre de 2016, carecen de las rutas de los puntos de entradas y salidas, fundamentales para establecer la distancia recorrida de las aeronaves y verificar el valor facturado.

Si bien la entidad viene aplicando, el artículo 10° de la Resolución 310 del 9 de febrero de 2016<sup>18</sup> y el numeral 5 del Manual del proceso de facturación<sup>19</sup> versión

---

<sup>18</sup> El artículo 10° de la Resolución 310 del 9 de febrero de 2016 establece la fórmula para liquidar el valor de la facturación por concepto de sobrevuelos, la cual es determinada por las variables correspondientes al peso y la distancia recorrida determinada por los puntos de entrada y salida de las aeronaves al ingresar al territorio Colombiano.

<sup>19</sup> El numeral 5 del Manual del proceso de facturación versión 1.0 de la U.A.E. de la Aerocivil, señala: " El Grupo de Facturación al hacer el cargue de la Información a través de interfase verifica la información transmitida, revisando matrículas sin facturar (Gex o Mix) si las Rutas (Puntos de Entrada y Salida) existen, es importante mencionar que todo sobrevuelo se autoriza recibiendo un comunicado por la empresa aérea que lo va a realizar en la cual indica los datos obligatorios expresados en la resolución 01695 de abril de 2007, y esta información el grupo de servicios a la navegación la envía al grupo de facturación a través de AFTN con el fin de crear la aeronave y enviar la correspondiente factura."

1.0, se identificaron las falencias ante mencionadas, esto se traduce en debilidades en la aplicación de estos controles para el adecuado diligenciamiento de la información en los documentos soportes del proceso de facturación que permita establecer con certeza la distancia, de la ruta recorrida base de liquidación, con lo cual se afecta la consistencia de la información y limita verificar el valor facturado .

La entidad manifestó: “Con la implementación de la herramienta registro de vuelos ejecutados a partir de agosto de 2016, el reporte anexo de facturación de sobrevuelos presentó cambios en su estructura, entre ellos los puntos de entrada y salida ahora llamados coordenada de entrada y coordenada de salida, aportando adicionalmente la distancia recorrida; factores que permiten la liquidación de los sobrevuelos (...)  
No obstante se hará un seguimiento permanente a este reporte y en caso de presentarse la situación por ustedes observada se elevara el incidente para las correcciones a que haya lugar.”

#### **Hallazgo 4. Facturación de Sobrevuelos. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.**

El artículo vigésimo octavo de la Resolución 6251 del 19 de diciembre de 2008 “Por la cual se actualizan los procedimientos de tarifas, señala: “La elaboración de las facturas por los servicios aeroportuarios y aeronáuticos prestados por la Aeronáutica Civil (...), los cuales darán un plazo máximo de quince días (15) días calendarios contados a partir de la fecha de emisión de la factura para su vencimiento...”. El párrafo primero citado artículo, establece: “La generación de las facturas por concepto de sobrevuelos se realizará mensualmente,....”

Sin embargo, se identificó falta de oportunidad en la facturación de algunos de los servicios prestados por la UAE de Aeronáutica Civil, por concepto de tránsito de aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo, como se evidencia en las facturas 2G 298643 del 2 de junio de 2016 (operaciones de abril); 2G 300863 del 8 de julio de 2016 (operaciones de abril y mayo); 2G 305927 del 6 de septiembre 2016 (incluye operaciones de julio); 2G 293139 del 5 abril de 2016 (operaciones de febrero de 2016) y 2G 305932 del 6 de septiembre de 2016 (operaciones de julio de 2016). Igualmente, el vencimiento de la facturación se realiza un mes posterior a la fecha de emisión.

Esta situación por la falta de aplicación efectiva de los controles, lo cual afectó el recaudo oportuno de los ingresos de este concepto, con lo cual se presenta

presuntamente incumplimiento a lo señalado en el la Resolución 6251 del 19 de diciembre de 2008.

La entidad manifestó que por la gran cantidad de operaciones, “ (...) es razonable que existan algunas operaciones que deban ser verificadas y por tanto facturadas en los meses subsiguientes (...)”. Sin embargo, las operaciones descritas presentan lo planteado en el hallazgo.

#### **Hallazgo 5. Consistencia del Periodo facturado con operaciones de aterrizaje. Administrativo.**

De acuerdo con el procedimiento del Proceso Generación de Facturas versión 3, del 2 de marzo de 2016; el Registro es un documento que suministra evidencia objetiva de las actividades efectuadas o de los resultados alcanzados.

En las facturas 2E288650 por \$1.060.728.684 del 2 de febrero de 2016 2E242911 por \$2.069.466.995 del 17 de marzo, 2E294738 del 19 de abril por \$1.381.147.130, 2E296897 del 18 de mayo, por \$1.544.882.655 y 2E301488 del 19 de julio \$1.347.357.401, entre otras, correspondientes a las operaciones de aterrizaje realizadas en los aeropuertos de Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Cali, Rionegro y San Andrés; el período facturado de los servicios prestados por la entidad, por concepto de protección al vuelo difieren del período que se indica en las facturas respecto a las fechas de realización de las operaciones, diferencia que se corrobora en los documentos anexos detalle de facturación que soportan las facturas.

Inconsistencia de la información por debilidades en la aplicación de controles, que le resta confiabilidad de la misma y genera riesgo de errores en la facturación.

La entidad manifestó: “En virtud de la dinámica del flujo de información que soporta el proceso de facturación de la Entidad, en el cual participan todos los aeropuertos a través de funcionarios que digitan la información, necesariamente se establece una dependencia en la oportunidad del registro para la facturación, lo cual genera en algunas oportunidades registros que deben ser facturados en periodos subsiguientes”. Sin embargo, la situación planteada refleja debilidades en los controles.

## Hallazgo 6. Facturación Operaciones de Sobrevuelos. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.

El párrafo único del artículo décimo noveno de la Resolución 6251 de 2008<sup>20</sup> señala: “A ninguna aeronave se le podrá autorizar sobrevuelo, sino presenta la respectiva carta de cargo, si no tiene cuenta con la entidad o en la solicitud del sobrevuelo que hace ante la oficina de aeronavegación, no se consigna los datos soportes a la ubicación para un cobro por el servicio prestado, como dirección de correspondencia, país, nombre del operador, Peso Bruto Máximo de Operación (P.B.M.O).”

El párrafo primero del artículo vigésimo octavo de la Resolución 6251 del 19 de diciembre de 2008, establece: “La generación de las facturas por concepto de sobrevuelos se realizará mensualmente (...)”

No obstante, de acuerdo al reporte del aplicativo de vuelos ejecutados, con corte a 22 de octubre de 2017, suministrado a la CGR por la Dirección Financiera de la Aeronáutica, se presentan doce (12) operaciones realizadas en los meses de julio y agosto de 2016 y del 6, 10, 15, 16, 18 y 20 de octubre de 2017 sin facturar; por carecer de la identificación del nombre de la empresa responsable de vuelo, número de matrícula y puntos de notificación asociados, necesarios para elaborar la correspondiente factura.

Así mismo, en visita practicada por la CGR al aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Palmira Valle, del 9 al 12 de octubre de 2017, se evidenciaron cinco (5) fajas de progresos<sup>21</sup>, de operaciones de sobrevuelos realizadas el 23 de enero, 18 de abril, 13 de julio y 3 de mayo de 2017, identificadas con número HCCRIV, N131DT, HCCSW, N762CA, CFKBX, las cuales no se encuentran incluidas en el aplicativo de vuelos ejecutados y por tanto se encuentran sin facturar.

Lo identificado por deficiencias en los controles de registros y verificación oportuna de la información pertinente, lo cual genera inoportunidad en la gestión financiera de facturación y recaudo por la prestación de estos servicios, con lo cual presuntamente se incumplió la Resolución 6251 del 19 de diciembre de 2008.

---

<sup>20</sup> Por medio de la cual se actualizan los procedimientos de tarifas, de la UAE de la Aerocivil

<sup>21</sup> Tarjeta donde se registra cada una de las operaciones aéreas de una aeronave.

La entidad respondió: “(...) efectivamente se ha venido presentando de tiempo atrás razón por la cual las dependencias que intervienen en el proceso lideradas por la Dirección Financiera han venido realizando mesas de trabajo a fin de detectar las razones por las cuales la información en algunas operaciones no es completa para liquidar y facturar”.

No obstante, se continúa presentando inoportunidad en la facturación y recaudo de los servicios prestados de las operaciones presentadas en la observación.

### **Hallazgo 7. Facturación Operaciones de aterrizaje y despegue de Aeronaves. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.**

El artículo vigésimo noveno de la Resolución 6251 del 19 de diciembre de 2008 establece: “La información para la elaboración de la facturación que se base en las operaciones aéreas será tomada diariamente de los datos digitados en cada aeropuerto con base en las fajas de progreso (...) la cual deberá ser controlada directamente por los Jefes de las Torres de Control de cada aeropuerto o por el funcionario de la Dirección Regional delegado para tal fin...”

El procedimiento versión 3 del 2 de marzo 2016 del proceso de Generación de Factura, adoptado por la U.A.E. de la Aeronáutica civil, señala: “Quincenalmente se generan facturas por los servicios prestados por la entidad. Excepto por concepto de servicios públicos (energía y teléfono), canon de arrendamiento, comunicaciones AFTN, regalías y sobrevuelos que se generan mensualmente.”

Sin embargo, el reporte de aplicativo vuelos ejecutados del 22 de octubre de 2017 presenta 4.260 registros de operaciones aéreas de aterrizaje (llegadas), realizados hasta el día 13 del mismo mes, en los aeropuertos de la entidad, que corresponden a 1.423 operaciones, efectuadas entre agosto y diciembre de 2016 y 2.837 de los meses de enero a octubre 13 de 2017.

Así mismo, se identificaron 4.112 registros de operaciones de despegue (salidas), correspondiente a 1.350 operaciones del año 2016 y 2.762 realizadas al 11 de octubre de 2017; se destacan los aeropuertos de Cauca, Acandí, Puerto Leguizamo, Rionegro y Barranquilla con mayores operaciones de aterrizajes y despegues con inconsistencias.

Estas operaciones se encontraban sin transmitir a facturación.



Además, de la muestra realizada en el aeropuerto Guillermo León Valencia de la ciudad de Popayán, se encontraron fajas de progresos de vuelo de operaciones realizadas el 24, 26 y 29 de septiembre de 2016, correspondientes a las matrículas N591EL, HK5041 y HK4954, sin identificar la fecha, hora de entrada y salida de las operaciones. De acuerdo con lo informado por el funcionario responsable de las operaciones, las fajas de progreso de vuelo, del 26 de septiembre de 2016 de las matrículas HK4956, HK4999, no se encontraron en el archivo, lo cual refleja debilidades en el archivo de las fajas de progreso de vuelo; documentos fuente de las operaciones de despegue y aterrizaje para verificar la facturación realizada.

Situación que denota deficiencia en los controles de la información requerida establecida por la entidad, para autorizar las operaciones de aterrizajes y despegues, lo cual afecta la facturación y recaudo oportunos de los conceptos de servicios de protección al vuelo y derechos de aeródromos generados por la prestación de estos servicios, riesgo que no se haga efectivo el cobro y el recaudo de los mismos, con lo cual presuntamente se incumplió la Resolución 6251 del 19 de diciembre de 2008 y procedimiento versión 3 del 2 de marzo 2016 del proceso de Generación de factura emitidos por la entidad.

La entidad manifestó: “En el proceso de depuración de estas operaciones se identificó que el aeropuerto de Caucasia y Acandí se registran operaciones en la estadística como si fueran aeropuertos controlados, los cuales procederemos a retirar de la estadística por corresponder a aeropuertos administrados por Entidades Territoriales, gubernamentales o privados. Así las cosas, continua con el proceso de identificación y depuración de los registros pendientes por operaciones aéreas.

Así mismo el levantamiento del procedimiento de custodia y archivo de las fajas de progreso en los diferentes aeropuertos, así como el proyecto en un futuro de la implementación de la faja electrónica.”

### **3.2.2 Aplicativos para el proceso de facturación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios.**

Se revisó selectivamente la información obtenida de reportes y consultas generados desde los aplicativos Torres de Control, Centros de Control (Sobrevuelos), Registro de Vuelos Ejecutados y JDEdwards, así como la muestra de facturas solicitadas generadas en la vigencia 2016.

Como resultado de la verificación, se determinaron los siguientes hallazgos:

## **Hallazgo 8. Información fuente para la facturación de servicios aeronáuticos y aeroportuarios. Administrativo.**

Las políticas, lineamientos y procedimientos expedidos para la gestión de recursos de tecnología informática, así como la normatividad que rige el proceso de facturación deben ser atendidos y aplicados al interior de la Entidad. La información fuente para el proceso de facturación debe contar con características de integridad y disponibilidad.

La CGR realizó revisión selectiva de la información obtenida a partir de los reportes remitidos por la entidad, la consulta directa en los aplicativos con el usuario asignado y las visitas de campo realizadas, identificando lo siguiente:

- Inconsistencias y no disponibilidad en la información provista por los aplicativos que soportan el registro de operaciones aéreas (llegadas, salidas, sobrevuelos), así como en la información consignada en las fajas de progreso y la diligenciada manualmente en los aeropuertos que no disponen de aplicativos para el registro<sup>22</sup>, en relación principalmente con la matrícula de la aeronave, la fecha y hora de la operación.
- Falta de uniformidad en la digitación de la información, por ejemplo en el nombre del servicio prestado<sup>23</sup>, generando riesgo de inconsistencias en los resultados de las consultas y/o los reportes.
- Inconsistencias en la información provista por el Procesador de Datos de Vuelo - FDP<sup>24</sup> por cuanto no se actualizan oportunamente los cambios en los planes de vuelo, lo que genera riesgo de doble facturación y reclamaciones.
- El aplicativo Registro de Vuelos Ejecutados únicamente toma información del FDP Bogotá lo cual conlleva a que no se cargue automáticamente en el aplicativo la información fuera de su cobertura.
- En los reportes de llegadas / salidas se identifican deficiencias en el control de identificación del usuario responsable de digitar la información necesaria

---

<sup>22</sup> La información revisada corresponde principalmente a los aeropuertos SKAR, SKBO, SKCL y SKPP

<sup>23</sup> SERV. PROTECCION V.INTERNACIONAL, SERVICIO PROTECC. VUELO INTERNACIONAL, SERVICIO PROTECCION V. INTERNACIONAL

<sup>24</sup> Contrato Indra – Aerocivil. En 2017, se han adelantado reuniones entre la Dirección de Informática, Control Interno e Indra para revisar los inconvenientes en la información capturada desde el FDP.

para la transmisión al aplicativo de facturación, por cuanto no se incluye este dato en el reporte.

- Durante la visita de la CGR (9 al 13 de octubre de 2017), el personal que atendió la visita en el aeropuerto de Popayán indica que ocasionalmente no aparece la información previamente registrada en el aplicativo RVE. Además, en la visita a Cali el personal informa que el aplicativo no reporta si hace falta una llegada o salida (como sucedía en el anterior aplicativo) lo que dificulta identificar los errores oportunamente.
- En la visita al aeropuerto de Cali el personal que atendió la visita manifiesta que se han presentado momentos de no disponibilidad del sistema debido a problemas de la red, por ejemplo el 8 de octubre, lo que impidió digitar oportunamente la información.
- En el aeropuerto de Cali el personal que atendió la visita informa que para el caso de sobrevuelos, cuando no se tiene la matrícula de la aeronave, se solicita al Grupo de Facturación su creación, para completar la información y así poder transmitir esta operación, frente a lo que no queda clara la razón para que sea este Grupo el encargado de crear matrículas y no otra dependencia especializada en la gestión de matrículas.
- Revisados selectivamente los reportes remitidos a la CGR, generados desde los aplicativos Torres de Control, Centros de Control, Registros de Vuelos Ejecutados y JDE, se observan casos de columnas sin diligenciar: fechas de operación, responsable de la digitación, matrícula, número de factura y empresa y campos en los que se escribe en diferente forma los valores como son los nombres de las empresas y los conceptos de facturación<sup>25</sup>. En RVE se observaron casos de operaciones con indicador F<sup>26</sup>, pero la columna de fecha de transmisión se encuentra en blanco.
- Si bien la Entidad cuenta con aplicativos que soportan el proceso de facturación, existen diferentes puntos en los que se digita la información y/o se realizan cambios manuales a la misma.
- Quedaron pendientes de facturar operaciones realizadas en 2016, algunas de las cuales aún continúan sin facturar a octubre de 2017, por diferentes tipos de servicios.
- Para los vuelos con origen o destino en pistas no controladas por la Aerocivil, se utiliza en el sistema el identificador genérico ZZZZ, lo que

---

<sup>25</sup> Serv de protección al vuelo, SERV. PROTECCION V. NACIONAL, Serv protección al Vuelo Nal., Serv. Protección al Vuelo; Derecho aeródromo nacional, DERECHO DE AERÓDROMO N/AL, Derecho Aeródromo Nacional.

<sup>26</sup> Indica que la operación ha sido transmitida al aplicativo de Facturación.

dificulta la trazabilidad de la información para la facturación de los servicios en los casos que aplique.

- Desde el aplicativo RVE se transmiten todas las operaciones al aplicativo de facturación, sin importar si éstas son o no objeto de facturación conforme a las resoluciones aplicables (por ejemplo, vuelos militares o de entidades del Estado).

Las situaciones descritas afectan la integridad y disponibilidad de la información registrada y procesada en los aplicativos que soportan el proceso de facturación de la Aerocivil, lo que refleja debilidades en el diseño y aplicación de controles establecidos para tal propósito, generan incertidumbre sobre el correcto procesamiento de la totalidad de operaciones, con el riesgo de afectar la gestión de los ingresos percibidos por los servicios aeronáuticos y aeroportuarios prestados.

#### **Hallazgo 9. Transmisión de información de operaciones al aplicativo de facturación. Administrativo.**

Las políticas, lineamientos y procedimientos expedidos para la gestión de recursos de tecnología informática, así como la normatividad que rige el proceso de facturación deben ser atendidos y aplicados al interior de la Entidad. La información fuente para el proceso de facturación debe contar con características de integridad y disponibilidad.

Durante el 2016 la Aerocivil dispuso de tres (3) aplicativos para el registro de operaciones, como son Torres de Control (llegadas y salidas), Centros de Control (sobrevuelos) y a partir del mes de agosto de 2016 entró oficialmente en producción el aplicativo Registro de Vuelos Ejecutados - RVE, que reemplazó a los dos (2) anteriores.

La información registrada en estos aplicativos es transmitida diariamente al aplicativo JDEdwards (JDE) en el que se procesa y genera la facturación correspondiente a cada servicio prestado por la Aerocivil.

Respecto a la transmisión y consistencia de la información entre los aplicativos, se identificó lo siguiente:

- En diciembre de 2016, la Oficina de Control Interno, remitió al Director General de la Aeronáutica una advertencia sobre el control de ingresos de

la entidad<sup>27</sup>. Las situaciones detectadas se siguieron presentando en el 2017 como se observa en las actas de reuniones con presencia de las áreas responsables y la Oficina de Control Interno<sup>28</sup>.

- Registros con aproximadamente un (1) año de diferencia entre la fecha de realización de la operación (sobrevuelo, llegada, salida) hasta la fecha de transmisión al aplicativo de facturación.
- Conforme al reporte de alarmas a octubre de 2017, se observa que se continúan presentando dificultades en la oportunidad de la transmisión de la información<sup>29</sup>, lo que implica la no facturación oportuna de los servicios asociados a cada operación realizada. Para el caso de sobrevuelos se identifican seis puntos de notificación no creados.
- Para los sobrevuelos, se reportan casos de inconsistencia en la distancia y/o el peso de la aeronave, siendo estas variables requeridas para el cálculo del valor a facturar por este servicio<sup>30</sup>.
- Se presentan casos de operaciones transmitidas a JDE que no son facturadas oportunamente, la transmisión no implica que realmente sea facturado el servicio prestado.

Situaciones que afectaron la oportunidad en la facturación de los servicios prestados por la Aerocivil asociados a las operaciones aéreas y denotan debilidades en los controles implementados para garantizar la disponibilidad e integridad de esta información.

La entidad en su respuesta<sup>31</sup>, refiere entre otros aspectos, lo siguiente: “Dentro del proceso de depuración que adelanta la entidad, sobre esta información se han identificado registros con fechas anteriores, los cuales una vez completada la información se procedieron a cargar a RVE para su respectiva transmisión a facturación (...)

---

<sup>27</sup> Con radicado 1020065-252-2016037101 del 21 de diciembre de 2016, indica la Oficina que se han detectado inconsistencias en la información registrada en el aplicativo Registro de Vuelos Ejecutados referente a las operaciones aéreas por despegues, aterrizajes, servicio de protección al vuelo, sobrevuelos y derechos de aeródromo. Las inconsistencias de información detectadas son: falta de matrícula; falta de fecha y hora de salida; origen / destino no determinado (ZZZZ); no existen coordenadas para algunos puntos de notificación y sobrevuelos sin puntos de notificación.

<sup>28</sup> Acta 1: (12/10/2016) Control Interno; Acta 1 (7/02/2017), Acta 2 (3/03/2017) y Acta 3 (29/03/2017 Reunión OCI y Dirección Financiera.

<sup>29</sup> Sin transmitir: 4371 llegadas (58 aeropuertos), 4184 salidas (57 aeropuertos).

<sup>30</sup> Según Acta 1 (12/10/2016) de la Oficina de Control Interno, “la inconsistencia que se presenta con la distancia de los sobrevuelos que se está multiplicando exageradamente generando sobrefacturación por este concepto mayor a los \$60000 millones, por lo que se tienen a la fecha reclamaciones de los usuarios”.

<sup>31</sup> Oficio 330-201747680 del 07 de Noviembre de 2017, Respuesta a Observaciones 8 a 13 comunicadas según Oficio UAEAC-006-2017 del 31 de Octubre de 2017.

El sistema RVE envía el reporte de puntos de notificación por crear al área competente para realizarlo. Una vez se crea el punto de notificación el sistema transmite el sobrevuelo a JDE. A la fecha hay tres (3) puntos de notificación por crear, debido a los cambios en la configuración del espacio aéreo Colombiano. Se subsana una vez el sistema identifica el punto y el área competente lo crea.(...)

La Dirección de Informática realizó los ajustes a partir del año 2017 al aplicativo RVE, para el caso de las distancias de sobrevuelos ya que la distancia enviada por el FDP no correspondía a la distancia recorrida dentro del territorio colombiano.”

### **Hallazgo 10. Cambio de aplicativos y reporte de información para la facturación de servicios asociados a las operaciones aéreas.- Administrativo.**

Las políticas, lineamientos y procedimientos expedidos para la gestión de recursos de tecnología informática, así como la normatividad que rige el proceso de facturación deben ser atendidos y aplicados al interior de la Entidad. La información fuente para el proceso de facturación debe contar con características de integridad y disponibilidad.

En agosto de 2016 entró oficialmente en producción el aplicativo Registro de Vuelos Ejecutados -RVE el cual tiene interface con el aplicativo de facturación (JDE) y reemplazó dos (2) aplicativos anteriormente utilizados por la Entidad<sup>32</sup>.

Revisada selectivamente la información remitida por la Entidad y a través de consultas directas en los aplicativos se observan debilidades en el proceso de transición de los aplicativos en relación con:

- Si bien se estableció una fecha específica de corte para el cambio de sistema de reporte de operaciones y sobrevuelos<sup>33</sup>, se observan en los aplicativos reemplazados, registros de llegadas, salidas y sobrevuelos con fechas posteriores a la fecha de corte.
- En el aplicativo RVE se observa el registro y transmisión de operaciones a facturación con fecha anterior a la fecha de corte para el cambio de sistema.

---

<sup>32</sup> Módulos Torres de Control (Llegadas y salidas) y Centros de Control (Sobrevuelos).

<sup>33</sup> Remitida por la Dirección Financiera a la Dirección de Informática, según lo informado por cada aeropuerto. Para el caso de los aeropuertos seleccionados, se establecieron como fechas de corte: SKAR 01/08/2016, SKBO 26/06/16, SKCL 01/08/16 y SKPP 31/07/16.

- Ante el cambio de aplicativo, se adelantaron jornadas de capacitación, la mayoría virtuales y una jornada presencial en Bogotá con asistencia de algunos representantes de los aeropuertos. No obstante, se han presentado inconvenientes por cuanto las personas capacitadas no eran las que realmente estaban a cargo del aplicativo y en otros casos, hubo una posterior rotación de personal<sup>34</sup>.
- De otra parte, se observa concentración del conocimiento técnico en un funcionario, generando riesgo para la Entidad en caso de su no disponibilidad.

Las situaciones expuestas denotan debilidades en los controles diseñados para garantizar la disponibilidad e integridad de la información soporte para el proceso de facturación de los servicios asociados a llegadas, salidas y sobrevuelos, con el riesgo de incertidumbre en la facturación de estos servicios prestados por la Aerocivil.

De la respuesta de la entidad se extracta: “La información corresponde a 205 salidas y 202 llegadas del 1 de agosto de 2016, que fueron ingresadas en horas de la mañana, mientras se ejecutaba el proceso de transición de al (sic) nuevo sistema (...)

La interfaz con el FDP se puso en producción a partir de febrero de 2016, como parte de las pruebas realizadas previa salida a producción del sistema. Por esta razón que aparecen (sic) registros con fecha anterior a la fecha de corte del sistema. Sin embargo, esta información no se tuvo en cuenta en la transmisión a facturación ya que la interfaz sólo se habilitó a la entrada en producción de RVE”

### **Hallazgo 11. Soporte Aplicativo JDE. Administrativo.**

Las políticas, lineamientos y procedimientos expedidos para la gestión de recursos de tecnología informática, así como la normatividad que rige el proceso de facturación deben ser atendidos y aplicados al interior de la Entidad. La información fuente para el proceso de facturación debe contar con características de integridad y disponibilidad.

---

<sup>34</sup> En relación con la capacitación en el manejo del aplicativo, la Entidad informa que en los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2017 adelantó capacitaciones en Regionales Atlántico, Meta y Antioquia.

Se identificaron algunas debilidades en relación con el aplicativo JDEdwards (JDE), en el que se procesa toda la información para la facturación de los diferentes servicios prestados por la Aerocivil, en cuanto a:

- El aplicativo opera bajo la versión 8.12 la cual se encuentra fuera de soporte en términos de licenciamiento desde hace varios años, lo cual implica que no se obtengan mejoras en las funcionalidades o correcciones ante posibles debilidades de seguridad.
- La implantación del aplicativo en la entidad se realizó en 1998, lo que implica que ha operado por cerca de veinte años<sup>35</sup>, lo cual genera riesgo en cuanto a la adecuada interacción otros aplicativos de la Entidad desarrollados con posterioridad.
- Se presentan períodos en los que la Aerocivil no cuenta con contrato de soporte para el aplicativo JDE<sup>36</sup>.
- El conocimiento técnico detallado para la parametrización en JDE de los valores establecidos en las resoluciones de tarifas para los servicios prestados por la Aerocivil lo posee la empresa consultora que presta servicio de soporte. En desarrollo de la auditoría no fue posible observar esta parametrización desde el perfil del líder técnico.
- Para el caso de las tarifas por derechos de aeródromo, recargos, estacionamiento, servicios de protección al vuelo, sobrevuelos, tarifa operacional anual y tasas aeroportuarias en los años 2016 y 2017, las solicitudes de modificación de la parametrización del sistema con las nuevas tarifas se realizaron con varios días de posterioridad a la entrada en vigencia de la respectiva resolución<sup>37</sup>.
- La última actualización del Manual de facturación (procedimientos en JDE) es del año 2009, por lo que los cambios posteriores en las funcionalidades del aplicativo no se reflejan en el Manual.
- En el caso de registros con errores (digitación) se eliminan los registros y no queda evidencia en el sistema, se toman copias de respaldo

---

<sup>35</sup> Acta visita líder técnico de octubre 19 de 2017.

<sup>36</sup> Mientras se realizan los trámites necesarios para suscribir el correspondiente al siguiente año.

<sup>37</sup> Acta visita líder técnico de octubre 19 de 2017. Para el año 2016, se recibieron solicitudes de cambio de parametrización desde el 19 de abril y la resolución entró en vigencia el 4 de marzo. Para el año 2017, se recibieron solicitudes de cambio de parametrización desde el 18 de marzo y la resolución entró en vigencia el 8 de marzo. No obstante, la entidad manifiesta que esta parametrización la realiza el líder funcional sin requerir cambios de parametrización por parte la empresa consultora que presta el soporte al sistema.



mensualmente que permiten recuperar esta información en caso de necesitarse<sup>38</sup>.

- No es claro el procedimiento para la creación de matrículas en JDE por parte del Grupo de Facturación y no se tiene certeza sobre si esta información es reportada a las áreas de la Entidad responsables de la gestión de matrículas de las aeronaves. En entrevista con el líder técnico manifiesta que no tiene conocimiento al respecto.
- En visita de la CGR, el aeropuerto de Popayán el personal informa que el sistema no permite registrar las aeronaves que salen sin pasajeros.
- En visita de la CGR, el funcionario que atendió la visita en el aeropuerto de Popayán indica la necesidad de que desde el nivel central se imparta capacitación sobre los cambios realizados en el aplicativo JDE.
- La información para la facturación de las tasas aeroportuarias y arriendos se digita manualmente en el aplicativo, lo que genera el riesgo de errores o manipulación de la información.
- Desde el rol del líder técnico, no fue posible cruzar los usuarios informados durante la visita a los aeropuertos con los reportados directamente por el sistema, lo que dificulta el seguimiento / monitoreo de la gestión de usuarios<sup>39</sup>.
- En el aeropuerto de Cali los funcionarios que atendieron la visita indican que no cuentan con el perfil para generar en JDE el reporte del total de derechos de aeródromo, protección al vuelo, tasas aeroportuarias y arriendos facturados para ese aeropuerto.
- El aplicativo no cuenta con módulo específico de auditoría para gestionar y/o monitorear las acciones de los usuarios en el sistema. Es posible generar un reporte histórico general de algunas acciones desde el rol del líder funcional<sup>40</sup>.
- Para algunas funcionalidades, como tasas aeroportuarias, el aplicativo no permite avanzar entre páginas de un reporte de resultados, por lo que es necesario avanzar secuencialmente uno por uno, siendo engorroso para el usuario en caso de un número considerable de registros, afectando la eficiencia en el seguimiento.

---

<sup>38</sup> Según lo informado en visita al líder técnico JDE, octubre 19 de 2017.

<sup>39</sup> La Entidad indica que la gestión de seguridades y asignación de roles a los usuarios en JDE están asignadas al Grupo de Seguridad de la Información. La gestión de usuarios no es responsabilidad del líder técnico.

<sup>40</sup> Acta visita Líder Técnico JDE, octubre 19 de 2017.

- Para el caso de tasas aeroportuarias se observa una operación de 2014 sin facturar a 23 de octubre de 2017<sup>41</sup>.

Situaciones que reflejan debilidades y deficiencias en los controles implementados para la gestión del aplicativo JDE y la información registrada y procesada, con el riesgo de afectar el proceso de facturación de los servicios prestados por la Aerocivil.

La entidad en su respuesta manifestó: “Teniendo en cuenta el concepto del Ministerio de Hacienda de fecha 10 de marzo de 2015 mediante el cual se reitera el uso y obligatoriedad del sistema SIIF Nación para la (sic) Entidades que conforman el PGN (Decreto 2674 de 2012 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público), no se podía seguir invirtiendo recursos en actualizaciones a sistemas que realizaran las mismas funciones, razón por la cual no se volvió a contratar el soporte y licenciamiento de JDEdwards desde diciembre de 2012. Actualmente se contrata bolsa de horas para atender requerimientos de áreas usuarias.(...)”

Como se ha mencionado en respuestas anteriores la entidad a través de mesas de trabajo con otras áreas ha logrado depurar el 99% de los sobrevuelos y el 86% de las operaciones aéreas sin registrar a 31 de enero de 2017, continuando en los siguientes meses con el ajuste de los procedimientos de operación para estandarizar el proceso de digitación y liquidación de la información. (...)

Frente a lo cual la CGR determina que las inconsistencias determinadas en el hallazgo permiten establecer que las situaciones de riesgo para la facturación de la entidad continúan presentándose, por lo cual es responsabilidad de la entidad la de adoptar las acciones que estime pertinentes y conducentes para mitigarlas y/o controlarlas.

Adicionalmente, la entidad en respuesta al Hallazgo 13 del presente informe manifestó: “se informa que para la vigencia 2018, se ejecutará el proceso de Adquisición, implementación y puesta en funcionamiento de Aplicaciones Complementarias al SIIF como solución de software en apoyo al proceso de gestión de bienes y el ciclo de facturación, cuentas por cobrar, recaudo y contabilidad de la Entidad”.

---

<sup>41</sup> Aerolínea:1FL , Fecha: 28/10/2014 N° vuelo: 3734, Matrícula: HK3734

**Hallazgo 12. Consistencia de la información entregada a la CGR y la obtenida en el aplicativo JDE sobre la facturación de servicios de protección al vuelo y arriendo. Administrativo.**

Las políticas, lineamientos y procedimientos expedidos para la gestión de recursos de tecnología informática, así como la normatividad que rige el proceso de facturación deben ser atendidos y aplicados al interior de la Entidad. La información fuente para el proceso de facturación debe contar con características de integridad y disponibilidad.

De la muestra selectiva de facturas solicitadas a la Entidad, tomada del reporte de Reclamaciones entregado por la Dirección Financiera<sup>42</sup>, para la factura No. 2D-304430 del 18 de octubre de 2016, el Grupo de Facturación confirma que no existe en el sistema JDE y que por un error de digitación fue incluida en el reporte entregado.

Sin embargo, no se recibió respuesta de la Entidad al consultar la razón por la cual existe la factura 2D-304434 y no la 2D-304430, por cuanto el aplicativo genera números de factura consecutivos para cada tipo de servicio, como fue confirmado por el líder técnico del aplicativo, quien a la vez informa que en caso de anulación de una factura, en el sistema se cambia de estado pero no es eliminada. Adicionalmente, se genera incertidumbre sobre el cobró del servicio prestado por la Entidad.

De otra parte, para el caso de arriendos la Entidad entrega un listado de contratos en el que se relaciona el valor del canon mensual<sup>43</sup>. A partir de este listado se solicitan las facturas de algunos meses correspondientes a tres contratos diferentes<sup>44</sup>, observando que es mayor el canon indicado en el listado remitido frente al facturado, evidenciando inconsistencias en la información provista.

Estos hechos restan claridad a la información provista por la Entidad y denotan debilidades y deficiencias en los controles para la emisión de las facturas en el aplicativo JDE, con riesgo de afectación al proceso de facturación de la Aerocivil.

---

<sup>42</sup> Visita realizada el 15 de septiembre de 2017.

<sup>43</sup> Visita a Dirección Financiera, septiembre 15 de 2017.

<sup>44</sup> Contratos PPN-AR-033-2015, BO-AR-001-09 y AXM-AR-DRVA-031-2017

En la respuesta a la observación, la entidad manifestó: “reconocemos que se presentó un error en el reporte de reclamaciones entregado el cual consistió en que el documento registrado como 2d304430 realmente corresponde a la factura 1ª304430, razón por la cual no aparece en el aplicativo el registro 2D304430.

En cuanto a la observación de arriendos que se refieren los contratos BO-AR-001-09 AXM-AR-DRVA-031-2017 y contrato PPN-AR-033-2015, se hace la revisión por parte del grupo de facturación no encontrando las diferencias manifestadas por la comisión del equipo auditor toda vez que estos reportes los genera automáticamente el sistema JEDWARDS”. Frente a lo cual la CGR reitera que se presentaron las diferencias indicadas en el hallazgo respecto a la información entregada en formato Excel y la generada por el Aplicativo JDEdwards.

### **Hallazgo 13. Trazabilidad de la información entre aplicativos que soportan el proceso de facturación. Administrativo.**

Las políticas, lineamientos y procedimientos expedidos para la gestión de recursos de tecnología informática, así como la normatividad que rige el proceso de facturación deben ser atendidos y aplicados al interior de la Entidad. La información fuente para el proceso de facturación debe contar con características de integridad y disponibilidad.

Mediante muestra elaborada por la CGR, a partir de reportes generados por los diferentes aplicativos que soportaron el proceso de facturación en el año 2016, se observa la imposibilidad para asociar las operaciones y/o servicios con la factura correspondiente o determinar si realmente ha sido facturado el servicio determinado y viceversa, desde el otro aplicativo. Es decir, no se pudo obtener el número de factura en el JDE conociendo algunos datos de la operación y, a su vez, conociendo el número de factura no se pudo asociar en el aplicativo RVE el servicio correspondiente, por no contar con las funcionalidades requeridas para efectuar la trazabilidad de la información entre los aplicativos.

En consulta de la CGR, la Entidad confirma que “el número de factura no queda registrado ni en el aplicativo anterior ni en el nuevo de Registro de Vuelos Ejecutados. Tanto el anterior como el nuevo sistema envían las operaciones a JDE que es donde se realiza el proceso de facturación y se genera la factura.”

Para el caso de tasas aeroportuarias se limita la individualización de cada operación por cuanto en el anexo de la factura se suma el número de pasajeros por día y la factura se expide quincenalmente para cada aerolínea.

De otra parte, manifiestan en el Grupo de Tesorería, que se presentan dificultades para adecuar la información gestionada en el del aplicativo de ingresos, recaudos y pagos, ALFA GL, a la estructura del aplicativo SIIF fuente oficial de la información financiera y contable, por cuanto este procedimiento se realiza manualmente demandando una relevante cantidad de tiempo.

Situaciones que denotan debilidades en los controles diseñados para garantizar la disponibilidad e integridad de la información procesada y reportada para el proceso de facturación, con el riesgo de incumplimiento por parte de la Aerocivil de la normatividad aplicable a este proceso.

En su respuesta, la entidad refiere: “El aplicativo RVE no debe tener el dato del número de la factura, por cuanto este sistema genera información de entrada al proceso de facturación en JDE, siendo éste el que consolida, liquida y factura los servicios prestados por aeronave y por tercero.(...)”

Respecto a las dificultades manifestadas por el Grupo de Tesorería, se informa que para la vigencia 2018, se ejecutará el proceso de Adquisición, implementación y puesta en funcionamiento de Aplicaciones Complementarias al SIIF como solución de software en apoyo al proceso de gestión de bienes y el ciclo de facturación, cuentas por cobrar, recaudo y contabilidad de la Entidad”

### **3.2.3. Tasas Aeroportuarias**

#### **Hallazgo 14. Incremento de Tarifas de la Tasa Aeroportuaria Nacional. Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria.**

Con base en el numeral 17 del artículo 5<sup>45</sup>, numeral 8 del artículo 9<sup>46</sup> del Decreto 260 de 2004 y la Resolución 1863 del 20 de mayo de 2004, expedida por el Director General de la Aeronáutica civil, mediante Acta 01 del 27 de enero de 2016, el Comité de tarifas de la entidad, procedió a recomendar, respecto de los Derechos de aeródromos, estacionamiento, servicio de protección al vuelo, sobrevuelos, Tarifa Operacional Anual y Tasas Aeroportuarias para el año 2016 “...incrementar para tarifas nacionales en el porcentaje del IPC certificado por el

---

<sup>45</sup> A la Aeronáutica Civil le corresponde fijar, recaudar y cobrar tasas, tarifas y derechos de prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios.

<sup>46</sup> Fijar tasas y derechos....

DANE para el mes de diciembre de 2015, esto es 6,7% y para las tarifas internacionales en el IPC de Estados Unidos, esto es 0,7%”.

Teniendo en cuenta lo establecido en el numeral 3 del artículo 4 del Decreto 260 de 2004, donde determina que “...Constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:... 3. Las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza y demás operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas...” y el principio de anualidad establecido en el artículo 14 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, donde instaura que el año fiscal comienza el 1° de enero y termina el 31 de diciembre de cada año y analizada la información aportada por la Aerocivil, se identificó que durante el período 1 de enero al 29 de febrero de 2016, no se aplicaron las tarifas antes indicadas, facturando la entidad, con base en las tarifas establecidas en la vigencia 2015 que había sido fijada en la Resolución 0260 del 9 de febrero de 2015.

Hecha la valoración de lo anterior, se tiene que durante ese período, dejaron de ingresar al presupuesto de la entidad \$364.6 millones, por concepto de Tasa Aeroportuaria Nacional, como se detalla en la tabla.

**Tabla 3**

<b>Tasa Aeroportuaria Nacional</b>			
<b>Fecha factura</b>	<b>valor facturado*</b>	<b>valor facturado**</b>	<b>diferencia</b>
16/01/2016	1.444.422.600	1.541.436.058	97.013.458
01/02/2016	1.431.110.700	1.527.230.075	96.119.375
16/02/2016	1.378.072.900	1.470.630.035	92.557.135
01/03/2016	1.174.385.900	1.253.262.565	78.876.665
<b>Valor presunto Detrimiento patrimonial</b>			<b>364.566.634</b>
* Tasa de \$13.400 ** tasa de \$14.300			
Elaboración Comisión CGR			

Lo anterior, debido a que las tarifas fijadas para el pago de los servicios técnicos aeronáuticos y aeroportuarios, prestados por la Aerocivil en la vigencia 2016, se establecieron teniendo como única variable, el aumento porcentual del IPC y el CPI correspondiente, sin atender lo establecido en el artículo 4 de la Resolución 1863 de 20 de mayo de 2004, en donde se debe tener en cuenta la evaluación de los costos que debe recuperar la Aerocivil por los servicios prestados, teniendo

como base, la evaluación de los componentes y variables económicas<sup>47</sup>, condiciones<sup>48</sup> que es claro, cambian el primer día de la siguiente vigencia.

Lo cual, aunado a la inoportunidad en la expedición y publicación del acto administrativo de fijación de las tarifas correspondientes, genera un presunto detrimento patrimonial, por la cuantía mencionada, de conformidad con lo previsto en el artículo 6 de la Ley 610 de 2000, contraviniendo probablemente, además de las normas citadas, el principio de Economía, Eficiencia y Eficacia consagrado en el artículo 209 de la Constitución Nacional, e igualmente constituye presunta incidencia disciplinaria de acuerdo a lo previsto en el artículo 34 de la Ley 734 de 2002.

### **Hallazgo 15. Incremento tarifas tasa Internacional 2016. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria y para IP.**

En el numeral 3 del artículo 4 del Decreto 260 de 2004 se establece que constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza y demás operaciones que realice en cumplimiento de las funciones asignadas. En numeral 17 del artículo 5 del mismo decreto se establece que a la Aeronáutica Civil le corresponde fijar, recaudar y cobrar tasas, tarifas y derechos de prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios

De la revisión efectuada a la Resolución 310 del 9 de febrero de 2016<sup>49</sup>, se pudo establecer que, la Entidad acogió el incremento porcentual de tarifas para servicios aeroportuarios recomendados por el comité en acta 01 del 27 de enero de 2016, "...incrementar para tarifas nacionales en el porcentaje del IPC certificado por el DANE para el mes de diciembre de 2015, esto es 6,7% y para las tarifas internacionales en el IPC de Estados Unidos, esto es 0,7%".

---

<sup>47</sup> Sobre este tema se manifestó la entidad en la página 3 del oficio No. 3300-2017041683 del 7 de noviembre de 2017, en donde informan... "Si bien en el artículo 4 de la resolución 1863 de 2004 se establece una serie de funciones que debja desarrollar el comité asesor de tarifas, dichas funciones solo pueden ejercerse en la medida que se cuente con información básica de estudios económicos o de costos que normalmente debjan proveer la contabilidad institucional..."

<sup>48</sup> costos de servicios, tasas, combustible, permisos, licencias, personal y otros demás factores influyentes que se encuentran considerados en el artículo 4 de la resolución 1863 citada

<sup>49</sup> Por la cual el Director General de la Aeronáutica civil, legaliza los incrementos de tarifas de servicios aeroportuarios para la vigencia 2016

Sin embargo, el incremento se hizo respecto de las tarifas nacionales y sin justificación técnica, operativa y/o administrativa, en el acto administrativo de incremento adoptado para la Tasa Aeroportuaria Internacional, quedo en el monto de USD\$38, que se viene cobrando desde el año 2014.

Lo anterior, presuntamente contrario a las normas citadas y a los principios de Economía, Eficiencia y Eficacia que rigen la administración pública, según los cuales es obligación de los funcionarios encargados de administrar los recursos del estado, buscar siempre la optimización de los mismos, además, de coadyuvar en la recuperación de los costos en que incurre la UAE de la Aeronáutica Civil, para prestar los servicios que le impone su misión. Situación que impacta los ingresos al patrimonio de la entidad en la suma no incrementada, con lo cual se genera un presunto detrimento al erario, en una cuantía por determinar, razón por la cual a la luz de la Ley 610 de 2013 se solicitará el trámite para **Indagación Preliminar**.

En su respuesta la entidad hace nuevamente referencia a lo manifestado como respuesta al Hallazgo 1 del presente informe.

#### **Hallazgo 16. Actas de Comité de Tarifas. Administrativo.**

Mediante Resolución 1863 del 20 de mayo de 2004, expedida por la Aeronáutica Civil, se creó el Comité asesor en materia de tarifas y derechos por servicios técnico aeronáuticos y aeroportuarios.

Al revisar las Actas de reunión llevadas a cabo durante la vigencia 2016, se observó que adicionalmente se determinaron las siguientes situaciones:

- No se hace seguimiento a algunos de los compromisos que se dejan establecidos como planes de acción<sup>50</sup>;
- Algunos planes de acción, no determinan fecha final para el cumplimiento de las actividades<sup>51</sup> y por tanto no puede realizarse seguimiento a su avance.
- Algunos temas tratados y algunas observaciones presentadas por los integrantes en las sesiones de comité, no cuentan con planes de acción<sup>52</sup>.

---

<sup>50</sup> Acta 01 de 2016

<sup>51</sup> Acta 03 y 05 de 2016

<sup>52</sup> Acta 001 y 002 de 2016, se solicita se estudie el tema de los ingresos "no regulados"



Lo anterior por debilidades en la gestión y controles para la operación del comité, afectando el seguimiento respecto del cumplimiento de las decisiones del mismo y sobre la efectiva implementación de las políticas institucionales.

**Hallazgo 17. Fijación de Tarifas. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.**

El numeral 17 del artículo 5 del Decreto 260 de 2004, determina que a la Aeronáutica Civil le corresponde fijar, recaudar y cobrar tasas, tarifas y derechos de prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios.

Para fijar las tarifas, se creó el Comité Asesor por medio de la Resolución 1863 de 2004.

En el artículo 5 se establece en las funciones del Comité Asesor que se deben reunir ordinariamente cada mes. Sin embargo, se observó, a través de las actas, que se reunieron ordinariamente siete (7) veces en el 2016.

Se identificó que no se fijó las tarifas para la vigencia 2016, con base en estudios económicos sobre los costos que debe recuperar la entidad, tal como lo establece el artículo 4 de la Resolución mencionada. Además, no se observa en las actas de comité, conceptos de los miembros del mismo, sobre aspectos económicos, técnicos y sociales para proponer a la Dirección General la fijación de tarifas.

En este sentido, el incremento del valor de las tarifas nacionales se está efectuando con el porcentaje del IPC certificado por el DANE y del IPC de Estados Unidos para tarifas internacionales; porcentajes<sup>53</sup>, que se describen en el acta No. 1 del comité Asesor de tarifas del 27 de enero de 2016.

Lo anterior implica que la actualización de las tarifas, al no estar acorde con lo establecido en la resolución, no garantiza la adecuada implementación de la política, ni da certeza, respecto de que el porcentaje reajustado para la nueva vigencia, cubre todos los costos de la prestación de los servicios objeto de tarifa, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales<sup>54</sup>,

---

<sup>53</sup> para el mes de diciembre de 2015, el porcentaje del IPC 6.7% para tarifas nacionales y el 0,7% para las tarifas Internacionales

<sup>54</sup> Artículo 3 de la resolución 1863 de 2004

desconociendo presuntamente lo establecido en el artículo 4 de la Resolución 1863 de 2004.

Este hallazgo tiene presunta incidencia disciplinaria de conformidad con lo previsto en los artículos 34 y 35 de la Ley 734 de 2002.

### **Hallazgo 18. Facturación Tasas Aeroportuarias. Administrativo.**

De acuerdo a lo establecido en el Resolución 6251 de 2008, por la cual se autorizan los procedimientos de tarifas; y con base en la muestra selectiva realizada por la comisión de la Contraloría General a la facturación generada para la vigencia 2016, de las tasas Nacionales, se observaron algunas deficiencias respecto a:

- En algunos casos, la facturación se efectúa de manera tardía, incumpliendo lo establecido en el procedimiento versión 3 del proceso de facturación<sup>55</sup>.
- De la muestra selectiva, no se observó que se hiciera uso de lo establecido en el artículo octavo de la Resolución 6251 de 2008, el cual le da la potestad a la entidad para que en cualquier momento, pueda efectuar revisiones o supervisión de la veracidad de la información suministrada por las compañías aéreas y aerotaxis, respecto de las Tasas aeroportuarias. No obstante la entidad informa en su respuesta que tienen documentado el procedimiento y que se aplica rigurosamente, en la ejecución de la auditoria se solicitó copia de los informes de las auditorías realizadas a las tasas aeroportuarias, los cuales no fueron allegados a la comisión Auditora<sup>56</sup>.

Lo anterior, por deficiencias de control y seguimiento, que redundan en la inoportunidad en la facturación y por ende en el recaudo de los ingresos de la entidad.

En su respuesta, la entidad menciona lo siguiente<sup>57</sup>: “la entidad se encuentra adelantando el ajuste a los procedimientos y los flujos informáticos a fin de consolidar la información de manera automática sin embargo existen algunos aeropuertos que por su

---

<sup>55</sup> Tasas generada en los aeropuertos de Tumaco, Leticia, San Andrés, Florencia, Popayán (facturas N°s. 287720, 289286, 298837, 293063) entre otras.

<sup>56</sup> Por correo electrónico del día 20 de octubre de 2017, la Directora Financiera allega a la comisión auditoria copias de las auditorías realizadas a la Regional Valle, sin embargo, estas se realizaron sobre el impuesto de timbre Nacional y no sobre las tasas aeroportuarias.

<sup>57</sup> Oficio 330-2017-41683 del 07 de Noviembre de 2017 respuesta a las observaciones 14 a 18 comunicadas según oficio UAEAC-007-2017 del 31 de Octubre de 2017.

posición geográfica, no cuentan con acceso a la red por lo cual deben realizar operaciones de registro manual y posteriormente son enviadas a la dirección regional para ser cargadas al sistema por lo tanto pueden tener alguna diferencia entre la fecha de reporte y la ocurrencia de la operación”

### **3.2.4. Contratos de Arrendamiento**

**Hallazgo 19. Avalúo y Canon de arrendamiento, Contrato AR-PPN-001 de 2010 Aeropuerto Popayán. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria y para IP.**

#### **Contrato AR-PPN-001 de 2010 Aeropuerto de Popayán**

El Director Regional Aeronáutico Regional Valle del Cauca de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, el 27 de abril de 2010 suscribió el contrato AR-PPN-001 de 2010, con una duración de 13 años contados a partir del acta de entrega<sup>58</sup>, (cuyo objeto era la entrega al arrendatario a título de arrendamiento de un inmueble ubicado en la calle 18 N° 11-45 de la ciudad de Popayán Cauca, (clasificado como área destinada al servicio no aeroportuario según Resolución 03379 del 03 de junio de 1996, artículo 11, literal b y 03971 del 19 de octubre de 2001, parte Resolutiva, artículo 2°, literal b) de propiedad de la entidad, para el servicio de un Centro de Acondicionamiento físico, Deportivo. y Belleza.

Según avalúo presentado por la Lonja de Propiedad Raíz del Cauca con fecha 21 de abril de 2010, el inmueble, tiene un área de 8.323.57 metros cuadrados y lo engloba como un solo predio, sin embargo este no contiene la o las matriculas inmobiliarias que lo identifiquen.

El Contrato AR-PPN-001 de 2010 hace referencia a dos (2) predios; cada uno con acta de entrega con diferente dirección y linderos. La Lonja, se refiere a un solo predio “Una edificación en mal estado y el terreno que la sustenta”.

De acuerdo con la información obtenida la suma de las áreas de los (2) dos predios es de 8.323.57 metros cuadrados; predios que en la visita realizada por la auditoría de la CGR el día 10 de octubre del 2017 se constató que estaban siendo

---

<sup>58</sup> La cual no se encontraba en la carpeta del contrato.

usufructuados; uno con las instalaciones del gimnasio y el otro con un parqueadero.

Sin embargo, el canon de arrendamiento de todo fue pactado en \$5.478.000, (\$456.500/mes, incluido<sup>59</sup> IVA), sobre la base de un (1) predio y teniendo como referencia el avalúo de la Lonja de Propiedad Raíz del Cauca con fecha 21 de abril de 2010 en el cual se registra avalúo de un (1) predio con un área de 8.323.57 metros cuadrados.

En relación con el avalúo, adicionalmente se identificó que en las notas del mismo se deja consignado, que de acuerdo al numeral 7, artículo 2 del Decreto 422 del 08 de marzo de 2000 y 19 del Decreto 1421 de junio 24 de 1998 expedidos por El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Ministerio de Desarrollo Económico, el avalúo tiene una vigencia de un (1) año contado a partir de la fecha de expedición del informe (12 de abril de 2010).

Sin embargo, en el contrato se indica “Cumplida la vigencia del presente contrato, se hará la solicitud de avalúo comercial de renta con respecto al bien inmueble, avalúo que pagará el arrendatario en el evento de continuar con el contrato de arrendamiento.”

Desde la citada fecha (12 de abril de 2010), el avalúo no ha sido actualizado y de acuerdo a documentos allegados a la Oficina de Inmuebles, Regional Valle de la Aerocivil, ha solicitado su renovación, como también la renovación del contrato; solicitud a la que el contratista se ha negado, según oficio del 01 de abril de 2016, aduciendo improcedencia por cuanto su contrato se suscribió por un plazo de 13 años.

Bajo las condiciones en que se suscribió el citado contrato, se estaría presuntamente transgrediendo los principios de Igualdad, Moralidad, Eficiencia y Economía en el ejercicio de la función administrativa (Ley 80 de 1993), ratificado por el Honorable Consejo de Estado, (29851, oct. 29/14)”

Respecto a la entrega del inmueble al arrendatario: El 22 de diciembre de 2009, más de cuatro (4) meses antes de la suscripción del contrato, el administrador del aeropuerto Guillermo León Valencia hace entrega al arrendatario mediante Acta

---

<sup>59</sup> Es procedente anotar que para un predio de 100 metros cuadrados destinado para planta de almacenamiento de líquidos derivados del petróleo y venta de combustible para abastecer aeronaves, suscrito el 15 de diciembre de 2015 se estableció un canon mensual de \$730.800 incluido IVA.

de Entrega Provisional de un bien inmueble con un área de 4.923.57 metros cuadrados que incluye una edificación construida sobre el mismo donde funcionaba el Instituto Niño Jesús de Praga, y con otra acta, de la misma fecha, se hace entrega de lote de terreno con un área de 3.400 metros cuadrados.

Además, comparativamente hay una ostensible diferencia con otros inmuebles ubicados en el mismo sector que han sido dados en arrendamiento por la Aerocivil, el identificar un predio de 100 Metros cuadrado, destinado para planta de almacenamiento de líquidos derivados del petróleo y venta de combustible para abastecer aeronaves, suscrito el 15 de diciembre de 2015 con un canon mensual de \$730.800 incluido IVA).

Respecto a pólizas: Agregan que el contrato se legaliza con la aprobación de la póliza de cumplimiento, que de acuerdo a la cláusula décima primera del contrato su aprobación debía ser entregada en la Dirección Regional dentro de los diez (10) días siguientes a la suscripción del contrato (27/04/2010).

Sin embargo, la Póliza de Cumplimiento 40-44-101014255 expedida el 21 de junio de 2010 con vigencia desde esa fecha, es decir, casi dos (2) meses después y por un valor no fue acorde a lo estipulado en la cláusula quinta del mismo, ya que se pactó por 30% del valor, el cual para los 13 años de plazo, debería ser de \$71.214.000 y en la misma se evidencia que el valor asegurado fue de \$1.494.000.

Clausula 11: Póliza de garantía de cumplimiento por el 30% del valor, reajustándola anualmente de acuerdo al canon de arrendamiento dentro de los 10 días calendario siguientes a la suscripción del contrato, sin embargo, la póliza precitada, fue expedida hasta el 21 de junio de 2010 es decir, casi dos (2) meses después y por un valor que tampoco corresponde al 30% estipulado.

Lo identificado refleja la falta de aplicación de controles por parte de la entidad, con lo cual al no actualizar el avalúo comercial del inmueble, y al haberse pactado un canon de arrendamiento con base en el avalúo de un (1) solo predio se están dejando de percibir recursos, con lo cual presuntamente se violaron los principios de Igualdad, Moralidad, Eficiencia y Economía en el ejercicio de la función administrativa Ley 80 de 1993), ratificado por el Honorable Consejo de Estado, (29851, oct. 29/14)", los artículos 1°, 3° y 6° de la Ley 610 de 2000 y el artículo 41 de la Ley 80 de 1993.

**Tabla 4**  
**Comparativo Inconsistencia entre el contrato y demás documentos que forman parte del mismo.**

DOCUMENTOS	DIRECCION PREDIO	AREA	LINDEROS
AVALUO 21/04/2010	Calle 18 N° 12-15 B Antonio Nariño	8.323.57 Mts2	No trae linderos, se refiere a un solo predio
CONTRATO	Calle 18 N° 11-45	8.323.57 Mts2	Cláusula 2 del contrato: linderos: INMUEBLE 1: Calle 18N N° 11-45 Área 4.923.57mt2 Norte: 108 m con predios de Juan María Caicedo. Sur: 106.50m Cra. 11 Oriente: 41.55 m calle 18N Occidente: 39.60 m terrenos de Aerocivil INMUEBLE 2: Cra 12 N° 17ª -39 área 3.400mt2: Norte: Prolongación calle 17 AN y lote de José Vicente Bonilla. Sur: Instituto de Seguro Social. Oriente: Cra 12. Occidente: Predio de Gladys Eliana Mosquera Caicedo.
ACTA 1 22/12/2009	Calle 18 N° 11-45	4.923.57 mt2	Norte: 108 m con predios de Juan María Caicedo. Sur: 106.50m Cra 11 Oriente: 41.55 m calle 18N Occidente: 38.38 Zona Verde.
ACTA 2 22/12/2009	Carrera 12 N° 17-39	3.400 mt2	Norte: Prolongación calle 17 AN y lote de José Vicente Salazar Bonilla. Sur: Instituto de Seguro Social. Oriente: Cra 12. Occidente: Predio de Gladys Eliana Mosquera Caicedo.

Fuente: Documentos del contrato entregados por la entidad (Avaluó, Contrato, oferta, oficios)

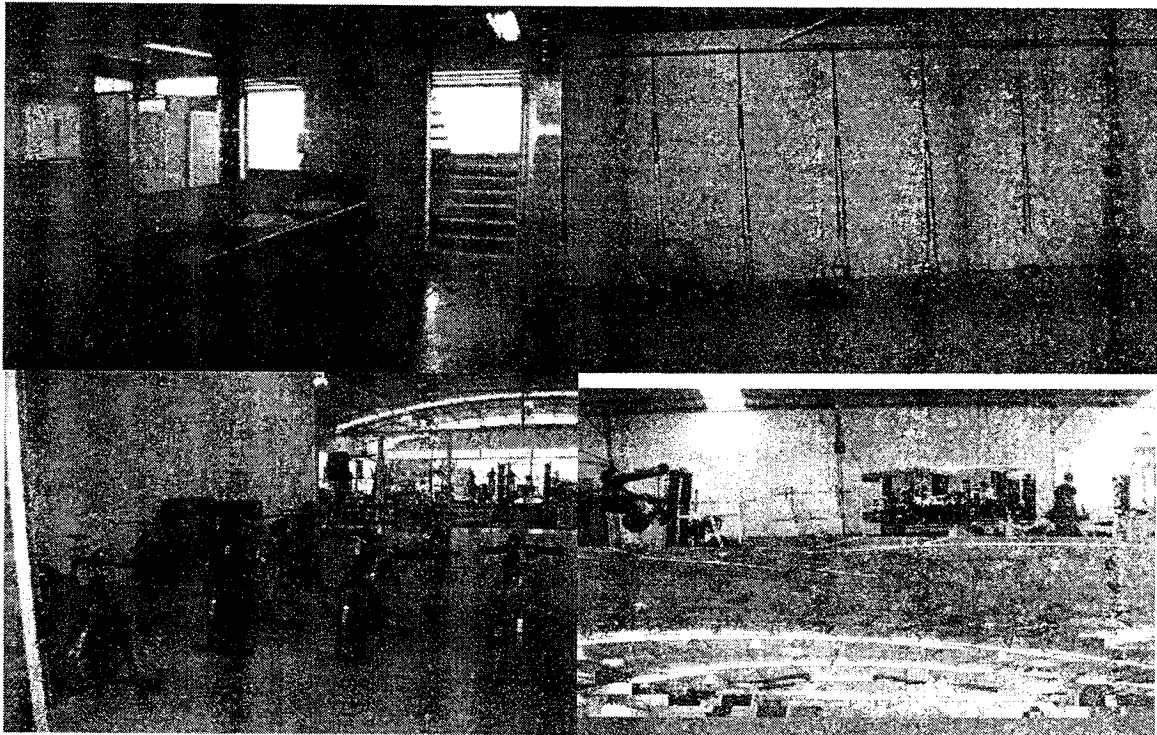
Así las cosas, y con el fin de determinar el monto del presunto daño patrimonial, se surtirá el traslado para **Indagación Preliminar** al tenor del artículo 39 de la Ley 610 de 2000

**REGÍSTRO FOTOGRAFICO EN EL MOMENTO DEL AVALUO (Instituto Niño Jesús de Praga)**



Fuente: Carpeta del contrato revisada en la Gerencia Regional del Valle.

**REGÍSTRO FOTOGRAFICO GIMNASIO TOMADAS EN LA VISITIA AL INMUEBLE (ACTUAL)**



En la respuesta a la observación, la entidad hace referencia al anexo 3 de la póliza afirmando que fue expedida el 09 de noviembre de 2011, sin embargo el anexo adjunto trae fecha de expedición del 09 de agosto de 2013.

El artículo 41 de la Ley 80 de 1993 establece: “Los contratos del Estado se perfeccionan cuando se logre acuerdo sobre el objeto y la contraprestación y éste se eleve a escrito. Para la ejecución se requerirá de la aprobación de la garantía.” (...)

Esta estipulación tiene como fin, amparar los riesgos propios de cada contrato y asegurar el cumplimiento de cada una de las obligaciones derivadas del mismo, dicho de otra forma, es una verdadera protección de los recursos públicos.

La entidad en la respuesta a la observación, acepta que se trata de dos predios que sumados dan el área del avalúo.

Afirman que la vigencia del avalúo es de un año, y es efectivamente lo que consignó la Lonja en el mismo, aspecto que no se tuvo en cuenta cuando se acordó darle al contrato una duración de 13 años, en cuyo encabezado, dejan claridad que al termino de los 13 años se ordenará un nuevo avalúo, haciendo caso omiso de lo preceptuado en el artículo 19 del Decreto 1420 de 1998 que prevé la vigencia del avalúo de un año para su utilización, el predio está siendo utilizado con fines comerciales por la Aerocivil (contrato de arrendamiento), por lo cual para efectos de actualización del canon de arrendamiento y en aplicación de dicha norma, debió actualizarse anualmente el avalúo, dado el hecho cierto de variación de factores que inciden en su valoración (artículo 22 Decreto 1420 de 1998, tales como cambios de aspecto físico, normas urbanísticas, construcciones de la zona, infraestructura vial, etc).

Adicionalmente, no resulta coherente la respuesta dada a la observación, con las actuaciones de la entidad cuando se evidencian documentos tendientes a la actualización del contrato y del avalúo, tales como el oficio 141264.1.2013338 del 14 de mayo de 2013 suscrito por la oficina de inmuebles Regional Valle, correos electrónicos de la Lonja de Propiedad Raíz del Cauca con fecha 19 de febrero de 2016, dirigido a la Aerocivil, refiriéndose a una solicitud para la actualización del avalúo, preguntando quien lo va a cancelar, oficio del arrendatario dirigido a la entidad del 01 de abril de 2016, manifestando que ha recibido comunicación de la lonja solicitando actualización y pago del avalúo y oponiéndose a la modificación del canon de arrendamiento; estas comunicaciones entre otras, dan cuenta de las gestiones realizadas por la Aerocivil, con el ánimo de corregir las falencias cometidas en la suscripción del contrato.

## **Hallazgo 20. Contrato de Arrendamiento PNN-AR-033, PPN-AR-103. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.**



El Contrato PNN-AR-033 de 2015, se suscribió con duración de un (1) año a partir del 27 de abril de 2015<sup>60</sup>, con canon mensual de \$1.183.200, incluido IVA.

Del análisis de la información aportada por la Aerocivil se observó lo siguiente:

De acuerdo al Estado de Cuenta entregado a la auditoría, por la Dirección Regional con fecha 08 de octubre de 2017, se encontraba un saldo en mora de \$6.077.568 correspondiente a los meses de febrero, marzo, abril y septiembre de 2017.

Sin embargo, la entidad en el nivel Central hace entrega de copia del Recibo de Caja 424866 del 25 de octubre de 2017 por valor de \$785.907.700 donde el contratista paga la deuda que tiene por este contrato y otros celebrados para diferentes aeropuertos del país.

En el citado contrato en la cláusula octava, valor y forma de pago, se establece que el arrendatario se obliga a pagar el canon de arrendamiento acordado cada mes en forma anticipada dentro de los primeros cinco (5) días calendarios del mes contractual.

En la cláusula vigésima se establece, dentro de las causales de terminación anticipada del contrato si no se efectúa por parte del arrendatario el pago acorde con los términos contractualmente pactado.

No obstante, se observó deficiencias de gestión y resultados por parte de la Aerocivil teniendo al cumplimiento de dicho contrato, con lo cual se dejó de percibir oportunamente recursos por canon de arrendamiento.

La póliza de cumplimiento del contrato no había sido renovada<sup>61</sup>, no obstante que el contrato se estableció que de ser prorrogado por tres meses (3) más el arrendatario se compromete a prorrogar la póliza de cumplimiento de que trata la cláusula decima primera del contrato.

Lo anterior por deficiencias en la aplicación de controles por lo cual se está frente a una incidencia de carácter disciplinario por presunta violación al Código Único

---

<sup>60</sup> A partir de la aprobación de la garantía de cumplimiento, que según registro fue expedida el 27 de abril de 2015

<sup>61</sup> Póliza 2202315000514 expedida el 27/04/2017, con vigencia hasta el 04/09/2016

Disciplinario Ley 734 de 2002 al no dar cumplimiento estricto a las obligaciones que les impone su cargo a los servidores públicos y a las demás normas citadas

Dado que con posterioridad a la visita realizada por la CGR a la Regional Valle, la entidad allega la constancia de pago de las sumas adeudadas por el contratista con fecha 25 de octubre de 2017, por concepto de cánones de arrendamiento, por valor de \$785.907.700, este hecho se constituye en beneficio del proceso auditor.