



DIRECCION DE AUDITORÍA SIETE

INFORME DE AUDITORÍA DE GESTIÓN A LAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN, A LA COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA), POR EL PERÍODO 1 DE JUNIO 2012 AL 31 DE DICIEMBRE 2015



SAN SALVADOR, 28 DE JUNIO DE 2016

INDICE

CONTENIDO	PÁGINA
1. RESUMEN EJECUTIVO1	
2. PÁRRAFO INTRODUCTORIO	2
3. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA AUDITORÍA	2
3.1 Objetivo General	2
3.2 Objetivos Específicos	2
3.3 Alcance de la Auditoría.....	2
4. PRINCIPALES REALIZACIONES Y LOGROS DE LA AUDITORÍA.....	3
5. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA.....	3
5.1 Sistemas Informáticos de Apoyo a los Procesos Sustantivos	3
5.2 Sistemas informáticos de apoyo a los procesos sustantivos en la terminal de carga del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez23	
5.3 Infraestructura de servidores y seguridad de la plataforma TIC.....	24
6. ANALISIS DE INFORMES DE AUDITORÍA INTERNA Y DE FIRMAS PRIVADAS	25
6.1 Informes de Auditoría Interna	25
6.2 Informes de Auditoría de Firmas Privadas.....	25
7. SEGUIMIENTO A LAS RECOMENDACIONES DE AUDITORÍAS ANTERIORES.....	25
8. CONCLUSIÓN GENERAL.....	25
9. RECOMENDACIONES DE AUDITORÍA.....	26
10. PÁRRAFO ACLARATORIO	27

1. RESUMEN EJECUTIVO

Señores

JUNTA DIRECTIVA

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)

Presente.

Hemos realizado Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), por el periodo del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015 y como resultado identificamos y hemos incorporado en este informe seis hallazgos de auditoría cuyos títulos son los siguientes:

Área 1. Sistemas informáticos de apoyo a los procesos sustantivos

- 1) Falta de sistemas informáticos y equipo tecnológico especializado de apoyo a los procesos de servicios de información aeronáutica (AIS).
- 2) Deficiencias identificadas en el Registro y control de vuelos efectuados en Torres de Control de los Aeropuertos AIES-MOARG y AIL.
- 3) Limitantes de servicios de radio ayudas o radionavegación en los Aeropuertos Internacionales AIES-MOARG e Ilopango.
- 4) Carencia de sistema de gestión aeroportuaria integrado para los Aeropuertos Internacionales de El Salvador AIES-MOARG e Ilopango.

Área 2. Sistemas informáticos de apoyo a los procesos sustantivos en la terminal de carga del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez

No se determinaron hallazgos de auditoría.

Área 3. Infraestructura de servidores y seguridad de la plataforma TIC.

No se determinaron hallazgos de auditoría.

Este informe contiene además, cuatro recomendaciones que deben ser cumplidas por CEPA, tal como lo regula el Artículo 48 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República.

San Salvador, 28 de junio de 2016.

DIOS UNIÓN LIBERTAD


Dirección de Auditoría Siete



2. PÁRRAFO INTRODUCTORIO

Señores

JUNTA DIRECTIVA

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)

Presente.

Con base al Art. 5 numeral 4, Art. 30 numerales 4, 5 y 6 y Art. 31 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, así como al Plan Anual de Trabajo de la Dirección de Auditoría Siete, mediante la Orden de Trabajo No. 48/2015 de fecha 3 de noviembre de 2015, efectuamos Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), por el período del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015.

3. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA AUDITORÍA

3.1 Objetivo General

Emitir un informe que contenga los resultados obtenidos de la evaluación constructiva y objetiva a la gestión de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), con el fin de determinar el grado de economía, eficiencia, eficacia y efectividad en el manejo de los recursos de tecnologías de información y comunicación, la confiabilidad de los sistemas de información y el grado de apoyo a los procesos operativos y administrativos institucionales, por el período del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015.

3.2 Objetivos Específicos

- a) Verificar que la infraestructura tecnológica de CEPA esté capacitada para sostener los servicios a los usuarios.
- b) Verificar el cumplimiento de los objetivos y metas de los planes operativos y estratégicos institucionales relacionados con las TIC.
- c) Evaluar la administración de los sistemas de información que soportan las actividades operativas y administrativas.
- d) Verificar la efectividad y eficiencia de las operaciones de los sistemas de información desarrollados e implementados en la institución.
- e) Verificar el cumplimiento de recomendaciones de auditorías practicadas por la Corte de Cuentas de la República y los resultados de la auditoría interna y externa, relacionados con las Tecnologías de Información y Comunicación.

3.3 Alcance de la Auditoría

Nuestro trabajo consistió en realizar Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), por el período del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015, examinando el uso de los recursos tecnológicos, confidencialidad, confiabilidad, integridad, disponibilidad de la información procesada por los sistemas de información automatizados y el apoyo en la automatización de los procesos operativos y administrativos de CEPA.

La auditoría fue realizada de conformidad a las Normas y Políticas Internas de Auditoría Gubernamental, emitidas por la Corte de Cuentas de la República.

4. PRINCIPALES REALIZACIONES Y LOGROS DE LA AUDITORÍA

En el proceso de la auditoría se identificaron los siguientes logros institucionales relacionados a la gestión de las Tecnologías de Información y Comunicación:

- Adquisición e implementación de una red SAN. (Red de área de almacenamiento), para mejorar el almacenamiento de los datos con una red de alta velocidad de canal de fibra, con equipos de interconexión dedicado y elementos de almacenamiento de red (discos duros). En el año 2012 se adquirió para oficina Central de CEPA una SAM de 10 TB; En el año 2013 para el Aeropuerto Internacional de El Salvador MOARG y durante el año 2014 para el puerto de Acajutla se efectuó la adquisición de una solución de almacenamiento SAM.
- Durante el año 2014, se realizó la implementación de un nuevo Centro de Control Radar en el Aeropuerto Internacional de El Salvador MOARG, marca INDRA, que incluye 12 consolas en Sala Radar y 7 consolas en Torre de Control, para una mayor capacidad de procesamiento de datos radar, planes de vuelo y mensajería aeronáutica.
- En el mes de febrero del 2016, la Gerencia General de CEPA aprobó el Plan de Contingencias y el Manual de Organización y Funciones ambos instrumentos normativos de la Gerencia de Sistemas de Información.

5. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

5.1 Sistemas Informáticos de Apoyo a los Procesos Sustantivos

5.1.1 Hallazgos de Auditoría

Hallazgo No. 1

FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)

En los aeropuertos internacionales Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG) e Ilopango (AIL), comprobamos lo siguiente:

- 1) Existen algunos procesos de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) que se efectúan de forma manual y no están siendo apoyados por sistemas informáticos o equipos tecnológicos especializados propiedad de CEPA, de los cuales mencionamos:
 - a) Control de llegadas de aeronaves privadas y vuelos cargueros.

- b) Control de la Documentación Integrada Nacional e Internacional emitida.
- c) Elaboración del documento "Publicación de Información Aeronáutica" (AIP por sus siglas en inglés).
- d) Trazado de rutas, cálculos de combustible, cálculos de tiempos a las Regiones de Información de Vuelo (FIR por sus siglas en inglés) y cálculo total de tiempo en ruta.

- 2) Existen limitantes operativas en la Sección de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) relacionadas con la falta de equipo y software especializado para la elaboración y actualización de las cartas aeronáuticas.

El Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, emitido por la Corte de Cuentas de la República, publicado en el D.O. 125, tomo 404, de fecha 08 de julio de 2014, establece lo siguiente:

"Art. 9. La gestión de las Tecnologías de Información y Comunicación, es responsabilidad de la máxima autoridad y de la Unidad de TIC, la cual debe contar con los recursos que garanticen el cumplimiento de los objetivos institucionales."

"Art. 13. La Unidad de TIC, efectuará diagnóstico de las necesidades y requerimientos tecnológicos de las dependencias de la Entidad y deberá proyectar las mejoras de las tecnologías de información y comunicaciones, considerando los costos de transición, viabilidad, capacidad técnica, instalaciones, riesgos tecnológicos, vida útil y tasas de crecimiento de la infraestructura tecnológica."

"Art. 39. La Unidad de TIC, deberá contar con un plan de contingencia autorizado por la máxima autoridad de la entidad, este plan debe ser viable, que detalle las acciones, procedimientos y recursos financieros, humanos y tecnológicos, considerando los riesgos y amenazas de TIC que afecten de forma parcial o total la operatividad normal de los servicios de la Entidad, categorizando el tipo de acción a realizar en cuanto a la medición en tiempo para el restablecimiento de las operaciones tecnológicas, este plan debe probarse y actualizarse atendiendo la realidad tecnológica de la entidad al menos una vez al año. Deberá ser comunicado a los niveles pertinentes."

El Decreto No. 7, de fecha 8 de diciembre de 2010, publicado en el D.O. No. 235, tomo 235, de fecha 15 de diciembre de 2010, Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece lo siguiente:

"Art. 51. Políticas de Servicios.

La Junta Directiva, las gerencias de las empresas y las unidades organizativas correspondientes, definirán las políticas de servicios portuarios, aeroportuarios y ferroviarios, por el uso de las instalaciones y por todo servicio que venda o preste CEPA y la aplicación del control interno en la producción de los mismos, del grado de satisfacción de los usuarios y del impacto de sus programas o actividades de calidad y mejora continua, para proporcionar mayor satisfacción en calidad y seguridad, mayor productividad y menos costos."

"Art. 52. Normas Nacionales e Internacionales.

Para la operatividad de los procesos de control en los servicios portuarios y aeroportuarios, se considerarán las normas nacionales e internacionales aprobadas por el Gobierno de El Salvador, Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y aquellas que sean de interés y/o convenientes para la Institución; el Reglamento de Operaciones y los Manuales de Procedimientos de Operaciones autorizados por CEPA para cada una de las empresas, según sea aplicable; en caso de conflicto se aplicarán los más seguros y favorables a los procesos previa discusión y aprobación por las autoridades correspondientes."

La causa obedece a que la Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG durante el período del 1 enero 2012 al 3 de octubre de 2014 y el Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG, durante el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015, quien a su vez fue responsable de la Gerencia del Aeropuerto Internacional de Ilopango, no efectuaron las gestiones necesarias ante la Junta Directiva de CEPA para apoyar con sistemas informáticos a los Aeropuertos Internacionales MOARG e Ilopango y para la obtención de equipo tecnológico especializado de apoyo a los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) que se efectúan de forma manual, así como las limitantes operativas relacionadas con la falta de equipo y software especializado para la elaboración y actualización de las cartas aeronáuticas. Así mismo, la Junta Directiva de CEPA que fungió durante el periodo sujeto de examen, no ha establecido controles efectivos que faciliten la mejora continua para proporcionar mayor calidad y seguridad de los servicios de información aeronáutica.

Como consecuencia, se están duplicando esfuerzos e información aeronáutica debido a que los sistemas existentes SADFI/COCESNA, están desconectados entre sí y gran parte de los datos se introducen más de una vez en distintas computadoras de forma manual, transcribiéndolas en tablas de Excel, en lugar de hacer uso de la transferencia o del intercambio de información entre bases de datos; así mismo, existe el riesgo de adquirir alguna responsabilidad en accidentes e incidentes aéreos en el caso que este se relacione con información aeronáutica que por error humano no haya sido validada contra la información proporcionada por los pilotos de las aeronaves y parte de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) es validar y optimizar los datos de rutas, tiempos y combustible en función de la seguridad aeronáutica, así como el cumplimiento de las normas internacionales de aviación.

COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACION

Mediante nota según Ref. PRE. EXT-64/2016 de fecha 20 de mayo de 2016, el Presidente de la Comisión Ejecutiva Autónoma CEPA, menciona lo siguiente: "...La Gerencia del Aeropuerto Internacional El Salvador "Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) y la Junta Directiva del CEPA, si han gestionado las necesidades de recurso tecnológico de las diferentes unidades organizativas de ambos aeropuertos, incluyendo la utilizada en los servicios de información aeronáutica, y la Junta Directiva de CEPA si ha implementado controles para facilitar la mejora continua.

Lo anterior se evidencia, con el memorando que las autoridades del AIES-MOARG enviaron a la Gerencia de Sistemas de Información en cada uno de los años 2012 al 2015, en los cuales se detallaba las diferentes necesidades de recurso tecnológico que cada unidad había indicado como importante para desarrollar sus actividades, según se muestra en la siguiente tabla:

MEMORANDO CON SOLICITUDES DE RECURSO INFORMÁTICO	COMENTARIO
Memorando con referencia ADM-041/2012 con fecha 30 de abril de 2012	Ver en Anexo H04-01 una copia completa del memorando
Memorando con referencia GAES-070/2013 con fecha 21 de marzo de 2012	Ver en Anexo H04-02 una copia completa del memorando
Memorando con referencia SGAES-015/2014 con fecha 27 de agosto de 2014	Ver en Anexo H04-03 una copia completa del memorando
Memorando con referencia SGAES-050/2015 con fecha 29 de abril de 2015	Ver en Anexo H04-04 una copia completa del memorando

Cada uno de los memorandos presentados, hacen referencia a la adquisición de recurso tecnológico, que las diferentes unidades organizativas de los aeropuertos definen como necesarios, incluyendo a las unidades que brindan los servicios de información aeronáutica.

Con las necesidades establecidas en el memorando recibido en cada año, la Gerencia de Sistemas de Información es la Unidad responsable de consolidar dichas necesidades junto al resto de empresas de CEPA y FENADESAL y envía a la UACI para preparación de las bases de licitación correspondientes.

Por su parte, la Junta Directiva de CEPA mantiene control de las adquisiciones de recurso tecnológico de todas las empresas de CEPA y FENADESAL, incluyendo las necesidades que le define la Gerencia de los Aeropuertos para los servicios de información aeronáutica, mediante la revisión de todas las bases de licitación que se elaboran para promover los procesos de compra de este tipo de recursos, quienes al final aprueban dichas bases de licitación para la adquisición del recurso tecnológico que las diferentes empresas del CEPA y FENADESAL definen.

Lo anterior se evidencia, con el punto de Acta en el que la Junta Directiva de CEPA acuerda promover los procesos, en cada uno de los años 2012 al 2015, en los cuales se detallan las diferentes necesidades de recurso tecnológico que cada unidad había indicado como importante para desarrollar sus actividades según se muestra en la siguiente tabla:

PUNTO DE ACTA DE JUNTA DIRECTIVA CON LA APROBACION DE PROMOVER LA ADQUISICION DEL RECURSO INFORMATICO	COMENTARIO
Punto Octavo del Acta 2456 del 01 de noviembre de 2012	Ver en Anexo H04-05 una copia completa del punto de Acta
Punto Octavo del Acta 2528 del 31 de julio de 2013	Ver en Anexo H04-06 una copia completa del punto de Acta
Punto Octavo del Acta 2675 del 07 de octubre de 2014	Ver en Anexo H04-07 una copia completa del punto de Acta
Punto Octavo del Acta 2742 del 01 de septiembre de 2015	Ver en Anexo H04-08 una copia completa del punto de Acta

Congruente con lo anterior, la Junta Directiva de CEPA si ha establecido diferentes mecanismos de control adicionales, no solo a la dotación de recurso tecnológico para apoyar a los servicios de información aeronáutica, sino para asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales, para lo cual, de acuerdo al manual de organización de oficina central, se ha designado a la Gerencia de Planificación para que coordine todo el proceso de planificación mediante el desarrollo de los planes operativos anuales, y es por ello que la Gerencia de Sistemas de Información en los años 2012 al 2015, elaboró los planes de

trabajo para la adquisición del recurso tecnológico, y el avance de esos planes de trabajo los recibió la Gerencia de Planificación.

Lo anterior se evidencia, con los planes de trabajo efectuados por la Gerencia de Sistemas de Información, de cada uno de los procesos de adquisición desarrollados en los años 2012 al 2015, según se muestra en la siguiente tabla:

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PARA LA ADQUISICION DEL RECURSO INFORMATICO	COMENTARIO
Cronograma de actividades para el proceso de compra de adquisición de recurso informático del año 2012	Ver en Anexo H04-09
Cronograma de actividades para el proceso de compra de adquisición de recurso informático del año 2013	Ver en Anexo H04-10
Cronograma de actividades para el proceso de compra de adquisición de recurso informático del año 2014	Ver en Anexo H04-11
Cronograma de actividades para el proceso de compra de adquisición de recurso informático del año 2015	Ver en Anexo H04-12

Por su parte, ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha establecido el mecanismo de control y de medición de los planes de trabajo institucionales, mediante el uso de la herramienta tecnológica Microsoft Project Server, y ha encomendado a la Gerencia de Planificación y de Sistemas de Información para la implementación de dicho mecanismo...

Mediante nota de fecha 25 de mayo de 2016, la Ex Gerente del Aeropuerto Internacional, del AIES-MOARG, manifestó lo siguiente: "...Durante mi gestión el SADFI ya registraba la información señalada, mas sin embargo, el SADFI como herramienta meramente administrativa financiera, no está regulada ni es requerida por la aeronáutica civil para los objetivos específicos del AIS; la Aviación Civil se rige por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos; para el caso específico de los Servicios de Información Aeronáutica (Anexo 15) y de éste la RAC-AIS 3.001 (Regulación de los Servicios de Información Aeronáutica de la AAC)..."

"...Durante el período que estuve como Gerente del AIES, la Sección de informática del Aeropuerto consolidaba las necesidades del recurso informático de todos los centros de costos, incluyendo a la oficina de AIS. Posteriormente la Gerencia de Sistemas realizaba un consolidado Institucional; éste requerimiento institucional era centralizado por UACI y llevado a promoción ante Junta Directiva..."

"...Con respecto a la elaboración y actualización de cartas aeronáuticas, debo aclarar que por lo menos durante mi periodo de gestión, no era responsabilidad de la sección de AIS ni del AIES-MOARG la elaboración de éstas; la responsabilidad era de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC), con el apoyo de la tecnología que posee la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), tal como lo establece la LOAC (Ley Orgánica de Aviación Civil) en atribuciones del Director Ejecutivo..."

"...No obstante no ser responsabilidad del AIES, la elaboración de estos procedimientos, durante mi período de gestión recuerdo haber realizado gestiones en el año 2013 ante la AAC para incorporar personal técnico del AIES en la elaboración de los procedimientos PBN..."

Se recibieron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, de los siguientes Directores Propietarios de la Junta Directiva: en representación del Ministerio

de Obras Públicas del 1 de junio de 2012 al 27 de julio de 2013 y del 28 de julio 2014 al 31 diciembre 2015; en representación del Ministerio de Economía del 5 junio al 31 diciembre 2015; en representación del Sector Privado del 13 de noviembre de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Hacienda del 1 de junio de 2012 al 31 diciembre de 2015; en la Junta Directiva en representación del Ministerio de Economía del 18 de marzo de 2014 al 4 de junio de 2015.

Así mismo, presentaron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, los siguientes Ex Directores Propietarios de la Junta Directiva; Presidente del 01 junio 2012 al 20 marzo 2014; en representación del Ministerio de la Defensa Nacional del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Obras Públicas durante el período del 28 de junio de 2013 al 27 de julio de 2014; en representación del Ministerio de Economía durante el período del 20 de enero de 2012 al 17 de marzo de 2014; en representación del Sector Privado durante el período del 1 de junio al 31 de agosto de 2012 y la representación del Sector Privado durante el período del 1 de junio al 31 de agosto de 2012.

Además, presento respuesta similar a la remitida por el Presidente de CEPA el Gerente del Aeropuerto Internacional El Salvador AIES-MOARG, quien a su vez fue responsable del Aeropuerto de Ilopango.

COMENTARIOS DE LOS AUDITORES

No obstante los comentarios proporcionados por el Presidente de CEPA, Directores y Ex Directores Propietarios de la Junta Directiva, Gerente del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG, quien a su vez fue responsable del Aeropuerto Internacional de Ilopango hasta el 31 de diciembre del 2015 y de la Ex Gerente respectivamente, la condición se mantiene, ya que si bien es cierto la Junta Directiva de CEPA ha evidenciado que acordó promover los procesos, en cada uno de los años 2012 al 2015, en los cuales se detallaba las diferentes necesidades de recurso tecnológico que cada unidad había indicado como importante para desarrollar sus actividades, dichos equipos (computadoras estacionarias, equipos UPS, impresores entre otros,) fortaleciendo a las unidades con equipo informático, no presentan evidencia del uso de sistemas informáticos para las tareas de las diferentes unidades del AIES-MOARG a través del SADFI, del cual se comprobó que no existe una opción para uso de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) y que alimiente y explote la información aeronáutica contenida en las bases de datos de SADFI, ya que dicha Sección efectúa sus propios controles de AIS, los cuales se registran de forma manual, por lo que a la fecha no se complementan o validan los datos obtenidos del AIS contra la información contenida en el SADFI, y así genere reportes que cumplan con los formatos reglamentarios de dicha Sección y que ayuden a que la información sea más confiable y los procesos más eficientes.

Por otra parte, existen procesos como el trazado de rutas, cálculos de combustible, cálculos de tiempos a las Regiones de Información de Vuelo (FIR por sus siglas en inglés), cálculo total de tiempo en ruta, que son efectuados manualmente por los oficiales del AIS, que si bien la información proporcionada es responsabilidad de los pilotos de la aeronave, y parte de los servicios de la Sección de AIS es validar y optimizar los datos de rutas, tiempos y combustible en función de la seguridad aeronáutica así como el cumplimiento de las Normas Internacionales de la Aviación, por lo que somos de la

opinión que al automatizar dichos procesos se estaría minimizando el error humano, así como la responsabilidad como País por algún accidente aéreo, por lo que la Sección de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) no podrá suministrar la información aeronáutica necesaria para que las operaciones aéreas se desarrollen con seguridad, economía y eficiencia, afectando los procedimientos aeronáuticos que se realizan en el espacio aéreo salvadoreño.

Adicionalmente, no se evidencio que la Sección de AIS se esté enrumbando hacia un cambio de entorno digital, siguiendo los pasos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en la hoja de ruta para la transición AIS a AIM al poner a disposición de los usuarios del espacio aéreo la información aeronáutica a través de diversos canales como aplicaciones web, cartografía aeronáutica, entre otros, generados por CEPAAIES-MOARG, para disponer de información electrónica fiable, de alta calidad y en el momento oportuno, tanto aeronáutica y meteorológica, como sobre el espacio aéreo, con el objetivo de proporcionar a los usuarios aeronáuticos la garantía y confianza necesarias en la información suministrada.

Con respecto a la falta de equipo y software especializado para la elaboración y actualización de las cartas aeronáuticas, comprobamos que de acuerdo a RAC 139 de fecha 31 de agosto 2015, SUBPARTE C - MANUAL DE AERÓDROMO (MA), establece que: "...el operador del Aeródromo, debiera elaborar un Manual de Aeródromo-MA aprobado por la AAC, para el mantenimiento y operación del aeródromo, con arreglo a las políticas, procedimientos y organización propia del aeródromo, el cual incorporará planos del aeródromo, que indique las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo, ayudas visuales entre otros..."

Por último, se obtuvo copia del Certificado No. COAR 133-04 emitido el 18 de diciembre de 2014 y con vencimiento el 17 de diciembre de 2019, el cual otorga a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), Certificado de Operador de Aeródromo y Permiso de Operación, como administrador y operador del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez.



Hallazgo No. 2

DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL

Comprobamos las siguientes deficiencias en el registro y control de vuelos realizadas en las torres de control de los Aeropuertos Internacionales El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG) e Ilopango (AIL):

- a) Inconsistencias en la información y obsolescencia del software para el registro diario de las operaciones de vuelo en la Torre de Control de AIES-MOARG, ya que los controladores aéreos utilizan un sistema elaborado en FOX para DOS, el cual no cuenta con las características de seguridad y controles que minimicen el riesgo de ingresar información confiable (Clasificación de líneas aéreas, matrículas de aeronaves, tipo de aeronaves, destino, fechas según horario internacional UTC); así mismo, se comprobó que dicha información no ingresa directamente a la base de

datos del Sistema SADFI, debido a que se tiene que efectuar un proceso de migración desde el sistema FOX elaborado en Torre de Control hacia la base del SADFI, previo a una verificación manual por parte de personal del Área de Comercialización del AIES, con el fin de detectar inconsistencias previas a efectuar el cobro por las operaciones aéreas reportadas.

- b) En la Torre de Control del Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL) se detectó que el proceso de registro diario de las operaciones aéreas se registran únicamente de forma manual en las fajas de progreso de vuelo por parte de los controladores aéreos, comprobando que no se cuenta con un sistema automatizado que apoye dicho proceso; dicha información es trasladada a una tabla de Excel que se almacena en un equipo estacionario local, sin medidas de seguridad físicas ni lógicas para su resguardo.

El Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, emitido por la Corte de Cuentas de la República, publicado en el D.O. 125, tomo 404, de fecha 08 de julio de 2014, establece lo siguiente:

“Art. 9. La gestión de las Tecnologías de Información y Comunicación, es responsabilidad de la máxima autoridad y de la Unidad de TIC, la cual debe contar con los recursos que garanticen el cumplimiento de los objetivos institucionales.”

“Art. 13. La Unidad de TIC, efectuará diagnóstico de las necesidades y requerimientos tecnológicos de las dependencias de la Entidad y deberá proyectar las mejoras de las tecnologías de información y comunicaciones, considerando los costos de transición, viabilidad, capacidad técnica, instalaciones, riesgos tecnológicos, vida útil y tasas de crecimiento de la infraestructura tecnológica.”

“Art. 39. La Unidad de TIC, deberá contar con un plan de contingencia autorizado por la máxima autoridad de la entidad, este plan debe ser viable, que detalle las acciones, procedimientos y recursos financieros, humanos y tecnológicos, considerando los riesgos y amenazas de TIC que afecten de forma parcial o total la operatividad normal de los servicios de la Entidad, categorizando el tipo de acción a realizar en cuanto a la medición en tiempo para el restablecimiento de las operaciones tecnológicas, este plan debe probarse y actualizarse atendiendo la realidad tecnológica de la entidad al menos una vez al año. Deberá ser comunicado a los niveles pertinentes.”

El Decreto No. 7, de fecha 8 de diciembre de 2010, publicado en el D.O. No. 235, tomo 235, de fecha 15 de diciembre de 2010, Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece lo siguiente:

“Art. 51. Políticas de Servicios.

La Junta Directiva, las gerencias de las empresas y las unidades organizativas correspondientes, definirán las políticas de servicios portuarios, aeroportuarios y ferroviarios, por el uso de las instalaciones y por todo servicio que venda o preste CEPA y la aplicación del control interno en la producción de los mismos, del grado de satisfacción de los usuarios y del impacto de sus programas o actividades de calidad y mejora

continua, para proporcionar mayor satisfacción en calidad y seguridad, mayor productividad y menos costos.”

“Art. 52. Normas Nacionales e Internacionales.

Para la operatividad de los procesos de control en los servicios portuarios y aeroportuarios, se considerarán las normas nacionales e internacionales aprobadas por el Gobierno de El Salvador, Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y aquellas que sean de interés y/o convenientes para la Institución; el Reglamento de Operaciones y los Manuales de Procedimientos de Operaciones autorizados por CEPA para cada una de las empresas, según sea aplicable; en caso de conflicto se aplicarán los más seguros y favorables a los procesos previa discusión y aprobación por las autoridades correspondientes.”

La causa obedece a que la Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG durante el período del 1 enero 2012 al 3 de octubre de 2014 y el Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG quien a su vez fue responsable de la Gerencia del Aeropuerto Internacional de Ilopango hasta el 31 de diciembre del 2015, no efectuaron las gestiones necesarias ante la Junta Directiva de CEPA, para la implementación de un sistema de registro y control de vuelos y operaciones diarias en Torre de Control del AIES-MOARG, con las características de seguridad y controles que garanticen el ingreso información confiable; así mismo que alimente directamente al SADFI y que garantice la confiabilidad de la información que se registra. Por otra parte, la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL), con respecto a la Torre de Control del AIES-MOARG.

Como consecuencia, las Torres de Control de los Aeropuertos Internacionales AIES-MOARG e Ilopango, mantienen el riesgo de generar inconsistencias en el ingreso de información del registro diario de operaciones de vuelo, en detrimento de la confiabilidad de la información de origen para procesar los cobros de operaciones a las aerolíneas y otros usuarios que pagan por los servicios aeronáuticos que presta dicho aeródromo, derivado del ingreso de los datos en un sistema elaborado en FOX para DOS, el cual no cuenta con las características de seguridad en el ingreso de la información relacionada a la clasificación de líneas aéreas, matrículas de aeronaves, tipo de aeronaves, destino, fechas según horario internacional UTC; posteriormente, la migración de datos desde el sistema FOX al SADFI no garantiza una depuración automatizada de los datos, ya que se efectúa una verificación manual por parte del Área de Comercialización del AIES-MOARG, con el fin de detectar y corregir inconsistencias previas a efectuar el cobro por las operaciones reportadas.”

COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACION

Mediante nota Ref. PRE. EXT-64/2016 de fecha 20 de mayo de 2016, el Presidente de la Comisión Ejecutiva Autónoma CEPA, menciona lo siguiente: “La Gerencia del Aeropuerto ha efectuado el requerimiento de migración del sistema de registro de vuelos que se utiliza en el AIES-MOARG basado en el software FOX, para que sea trasladado hacia el

sistema institucional SADFI, mediante nota enviada a la Gerencia de Sistemas de Información en el mes de febrero de 2016.

Para evidenciar lo mencionado, en la siguiente tabla se muestra las acciones efectuadas hasta la fecha:

ACTIVIDAD	COMENTARIO
Solicitud de migración del sistema de FOX hacia SADFI, efectuada por la Gerencia del Aeropuerto a través del memorando GAES-056/2016 del 10 de febrero de 2016	Ver en Anexo H05-01 una copia completa del memorando <u>GAES-056/2016 emitido por el AIES-MOARG efectuando la solicitud de migración de FOX hacia SADFI del registro de vuelos de ambos aeropuertos.</u>
Reunión inicial del proyecto de migración con participación del jefe de Control de Tránsito Aéreo y la Gerencia de Sistemas de Información efectuada el 15 de marzo de 2016	Ver en Anexo H05-02 una copia completa de la minuta de reunión inicial efectuada el 15 de marzo de 2016, para revisar el procedimiento de registro de vuelos que se efectúa en la Torre de Control del AIES-MOARG, y la recopilación de información que se efectuó en dicha visita.
Reunión/visita de campo, con participación del Jefe de Control de Tránsito Aéreo y la gerencia de Sistemas de Información, efectuada el 29 de marzo de 2016. Se incluyó visita al centro de control radar, las oficinas de AIS y la Torre de Control.	Ver en Anexo H05-03 una copia completa de la minuta de reunión, efectuada el 29 de marzo de 2016, para revisar el procesamiento de registro de vuelos que se efectúa en la Torre de Control del AIES-MOARG, y la recopilación de información que se efectuó en dicha visita de campo.

Actualmente se está analizando el procedimiento de registro de vuelos vigente y se definen las alternativas para el diseño de las funcionalidades a desarrollar dentro del sistema SADFI, por lo que no ha sido del conocimiento de la Junta Directiva de CEPA aún.

Se esperará hasta que el equipo técnico conformado por el Jefe de Control de Tránsito Aéreo, personal de la Torre de Control, personal del Centro de Control Radar y la Gerencia de Sistemas de Información, definan el mecanismo más apropiado para registrar en el sistema SADFI la información del registro diario de vuelos, para que el Gerente del AIES-MOARG informe a la Junta Directiva de CEPA la mejor alternativa de migración del sistema, y luego se analizará el mecanismo de utilización en el AILO para mantener estandarizado ambos aeropuertos en dicha actividad."

En nota sin referencia de fecha 25 de mayo de 2016, la Ex Gerente del Aeropuerto del AIES-MOARG, manifiesta lo siguiente: "...Me he permitido unir los hallazgos 5 y 7 ya que ambos se encuentran íntimamente relacionados, y un AMS (Airport Management system) que aglutina todos estos beneficios. Durante mi gestión a cargo de la Gerencia del AIES-MOARG tuve la oportunidad de presentar a la Presidencia de CEPA y Junta Directiva, la iniciativa que daría paso a la "Transformación del Aeropuerto Internacional El Salvador" en el año 2012; en esa presentación desarrollé todos los ejes de transformación en una fase inicial.

Dentro de los proyectos categorizados como de "Facilitación al pasajero, proyectos se ramificaron Autofinanciables" en esos proyectos propuse la ejecución del proyecto denominado Sistema AMS-CUTE (Airport Management System y Common Use Terminal Equipment, ambos por sus siglas en inglés respectivamente). Estos sistemas permitirían gestionar las operaciones del Aeropuerto basados en el principio de dato único (es decir una automatización aeroportuaria), desde las áreas AODB (Airport Operational Database), RMS (Resources Management system), FIDs, hasta el Billing. Este sistema permitiría realizar la automatización del Aeropuerto..."

Se recibieron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, de los Directores Propietarios de la Junta Directiva, quienes fungieron durante los siguientes

periodos: En representación del Ministerio de Obras Públicas del 1 de junio de 2012 al 27 de julio de 2013 y del 28 de julio 2014 al 31 diciembre 2015; en representación del Ministerio de Economía del 5 junio al 31 diciembre 2015; en representación del Sector Privado del 13 de noviembre de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Hacienda del 1 de junio de 2012 al 31 diciembre de 2015; en la Junta Directiva en representación del Ministerio de Economía del 18 de marzo de 2014 al 4 de junio de 2015.

Así mismo, presentaron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, los Ex Directores Propietarios de la Junta Directiva, quienes fungieron durante los siguientes periodos: Presidente del 01 junio 2012 al 20 marzo 2014; en representación del Ministerio de la Defensa Nacional del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Obras Públicas, del 28 de junio de 2013 al 27 de julio de 2014; en representación del Ministerio de Economía, del 20 de enero de 2012 al 17 de marzo de 2014; en representación del Sector Privado del 1 de junio al 31 de agosto de 2012 y la representación del Sector Privado del 1 de junio al 31 de agosto de 2012.

Además, presento respuesta similar a la remitida por el Presidente de CEPA el Gerente del Aeropuerto Internacional El Salvador AIES-MOARG, quien a su vez fue responsable del Aeropuerto de Ilopango.

COMENTARIOS DE LOS AUDITORES

Después de analizar los comentarios y evidencias presentados por el Presidente de CEPA, Gerente y Ex Gerente del Aeropuerto del AIES-MOARG y por la Junta Directiva actuante durante el periodo auditado, la deficiencia no se da por superada por las siguientes razones:

No obstante remitir copias de las gestiones realizadas por la Administración de CEPA, en donde entre otros aspectos establecen las gestiones que actualmente se realizan para la migración del sistema en FOX para el registro diario de operaciones aéreas, al SADFI y la posibilidad de implementar dicho sistema en el Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL), las condiciones reportadas aún se mantienen, ya que en la actualidad las condiciones de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional AIES-MOARG con respecto a las de Ilopango (AIL), no se encuentran estandarizadas, ya que si bien los sistemas para el control de tráfico aéreo están basados actualmente en sistemas INDRA (sistemas para la navegación y para control de tráfico en torre (ATC) de INDRA, compañía española dedicada a la investigación y desarrollo tanto de tecnologías de la información como sistemas de defensa), las versiones no son iguales, ya que en el AIES se actualizo la versión de INDRA, mientras que en el AIL no se efectuó dicha actualización.

Por otra parte, el proceso de registro de las operaciones aéreas del AIL se efectúan de forma manual, registrándose en tablas de Excel, usando como insumo las fajas de progreso de vuelo que también son registrarlas manualmente con puño y letra por los controladores de vuelo; Así mismo, el Aeropuerto Internacional de Ilopango necesita un nuevo sistema de comunicación aeronáutica para el control del tráfico aéreo, ya que el actual sistema ya caducó en su vida útil, por lo que CEPA no ha implementado la mejora

continúa para proporcionar mayor satisfacción en calidad y seguridad de los servicios de información aeronáutica y para control de tráfico.

Hallazgo No. 3

LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO

En los Aeropuertos Internacionales El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG) e Ilopango (AIL), comprobamos lo siguiente:

- a) En la pista 25 del Aeropuerto Internacional AIES-MOARG no existe servicio para efectuar aterrizajes con aproximación ILS (Instrument Landing System) que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, ya que únicamente se cuenta con capacidad de aproximaciones ILS en la pista 07.
- b) El Aeropuerto Internacional de Ilopango no cuenta con ningún servicio para efectuar aproximaciones ILS (Instrument Landing System) que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, o para los casos en que se tienen problemas con mantener la velocidad y altitud en aproximación.

El Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, emitido por la Corte de Cuentas de la República, publicado en el D.O. 125, tomo 404, de fecha 08 de julio de 2014, establece lo siguiente:

“Art. 9. La gestión de las Tecnologías de Información y Comunicación, es responsabilidad de la máxima autoridad de la entidad, este plan debe contar con los recursos que garanticen el cumplimiento de los objetivos institucionales.”.

“Art. 13. La Unidad de TIC, efectuará diagnóstico de las necesidades y requerimientos tecnológicos de las dependencias de la Entidad y deberá proyectar las mejoras de las tecnologías de información y comunicaciones, considerando los costos de transición, viabilidad, capacidad técnica, instalaciones, riesgos tecnológicos, vida útil y tasas de crecimiento de la infraestructura tecnológica.”

“Art. 39. La Unidad de TIC, deberá contar con un plan de contingencia autorizado por la máxima autoridad de la entidad, este plan debe ser viable, que detalle las acciones, procedimientos y recursos financieros, humanos y tecnológicos, considerando los riesgos y amenazas de TIC que afecten de forma parcial o total la operatividad normal de los servicios de la Entidad, categorizando el tipo de acción a realizar en cuanto a la medición en tiempo para el restablecimiento de las operaciones tecnológicas, este plan debe probarse y actualizarse atendiendo la realidad tecnológica de la entidad al menos una vez al año. Deberá ser comunicado a los niveles pertinentes.”

El Decreto No. 7, de fecha 8 de diciembre de 2010, publicado en el D.O. No. 235, tomo 235, de fecha 15 de diciembre de 2010, Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece lo siguiente:

períodos: En representación del Ministerio de Obras Públicas del 1 de junio de 2012 al 27 de julio de 2013 y del 28 de julio 2014 al 31 diciembre 2015; en representación del Ministerio de Economía del 5 junio al 31 diciembre 2015; en representación del Sector Privado del 13 de noviembre de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Hacienda del 1 de junio de 2012 al 31 diciembre de 2015; en la Junta Directiva en representación del Ministerio de Economía del 18 de marzo de 2014 al 4 de junio de 2015.

Así mismo, presentaron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, los Ex Directores Propietarios de la Junta Directiva, quienes fungieron durante los siguientes periodos: Presidente del 01 junio 2012 al 20 marzo 2014; en representación del Ministerio de la Defensa Nacional del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Obras Públicas, del 28 de junio de 2013 al 27 de julio de 2014; en representación del Ministerio de Economía, del 20 de enero de 2012 al 17 de marzo de 2014; en representación del Sector Privado del 1 de junio al 31 de agosto de 2012 y la representación del Sector Privado del 1 de junio al 31 de agosto de 2012.

Además, presento respuesta similar a la remitida por el Presidente de CEPA el Gerente del Aeropuerto Internacional El Salvador AIES-MOARG, quien a su vez fue responsable del Aeropuerto de Ilopango.

COMENTARIOS DE LOS AUDITORES

Después de analizar los comentarios y evidencias presentados por el Presidente de CEPA, Gerente y Ex Gerente del Aeropuerto del AIES-MOARG y por la Junta Directiva actuante durante el período auditado, la deficiencia no se da por superada por las siguientes razones:

No obstante remitir copias de las gestiones realizadas por la Administración de CEPA, en donde entre otros aspectos establecen las gestiones que actualmente se realizan para la migración del sistema en FOX para el registro diario de operaciones aéreas, al SADFI y la posibilidad de implementar dicho sistema en el Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL), las condiciones reportadas aún se mantienen, ya que en la actualidad las condiciones de la Torre de Control del Aeropuerto Internacional AIES-MOARG con respecto a las de Ilopango (AIL), no se encuentran estandarizadas, ya que si bien los sistemas para el control de tráfico aéreo están basados actualmente en sistemas INDRA (sistemas para la navegación y para control de tráfico en torre (ATC) de INDRA, compañía española dedicada a la investigación y desarrollo tanto de tecnologías de la información como sistemas de defensa), las versiones no son iguales, ya que en el AIES se actualizo la versión de INDRA, mientras que en el AIL no se efectuó dicha actualización.

Por otra parte, el proceso de registro de las operaciones aéreas del AIL se efectúan de forma manual, registrándose en tablas de Excel, usando como insumo las fajas de progreso de vuelo que también son registrarlas manualmente con puño y letra por los controladores de vuelo; Así mismo, el Aeropuerto Internacional de Ilopango necesita un nuevo sistema de comunicación aeronáutica para el control del tráfico aéreo, ya que el actual sistema ya caducó en su vida útil, por lo que CEPA no ha implementado la mejora

continúa para proporcionar mayor satisfacción en calidad y seguridad de los servicios de información aeronáutica y para control de tráfico.

Hallazgo No. 3

LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO

En los Aeropuertos Internacionales El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG) e Ilopango (AIL), comprobamos lo siguiente:

- a) En la pista 25 del Aeropuerto Internacional AIES-MOARG no existe servicio para efectuar aterrizajes con aproximación ILS (Instrument Landing System) que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, ya que únicamente se cuenta con capacidad de aproximaciones ILS en la pista 07.
- b) El Aeropuerto Internacional de Ilopango no cuenta con ningún servicio para efectuar aproximaciones ILS (Instrument Landing System) que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, o para los casos en que se tienen problemas con mantener la velocidad y altitud en aproximación.

El Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, emitido por la Corte de Cuentas de la República, publicado en el D.O. 125, tomo 404, de fecha 08 de julio de 2014, establece lo siguiente:

"Art. 9. La gestión de las Tecnologías de Información y Comunicación, es responsabilidad de la máxima autoridad y de la Unidad de TIC, la cual debe contar con los recursos que garanticen el cumplimiento de los objetivos institucionales."

"Art. 13. La Unidad de TIC, efectuará diagnóstico de las necesidades y requerimientos tecnológicos de las dependencias de la Entidad y deberá proyectar las mejoras de las tecnologías de información y comunicaciones, considerando los costos de transición, viabilidad, capacidad técnica, instalaciones, riesgos tecnológicos, vida útil y tasas de crecimiento de la infraestructura tecnológica."

"Art. 39. La Unidad de TIC, deberá contar con un plan de contingencia autorizado por la máxima autoridad de la entidad, este plan debe ser viable, que detalle las acciones, procedimientos y recursos financieros, humanos y tecnológicos, considerando los riesgos y amenazas de TIC que afecten de forma parcial o total la operatividad normal de los servicios de la Entidad, categorizando el tipo de acción a realizar en cuanto a la medición en tiempo para el restablecimiento de las operaciones tecnológicas, este plan debe probarse y actualizarse atendiendo la realidad tecnológica de la entidad al menos una vez al año. Deberá ser comunicado a los niveles pertinentes."

El Decreto No. 7, de fecha 8 de diciembre de 2010, publicado en el D.O. No. 235, tomo 235, de fecha 15 de diciembre de 2010, Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece lo siguiente:

“Art. 51. Políticas de Servicios.

La Junta Directiva, las gerencias de las empresas y las unidades organizativas correspondientes, definirán las políticas de servicios portuarios, aeroportuarios y ferroviarios, por el uso de las instalaciones y por todo servicio que venda o preste CEPA y la aplicación del control interno en la producción de los mismos, del grado de satisfacción de los usuarios y del impacto de sus programas o actividades de calidad y mejora continua, para proporcionar mayor satisfacción en calidad y seguridad, mayor productividad y menos costos.”

“Art. 52. Normas Nacionales e Internacionales.

Para la operatividad de los procesos de control en los servicios portuarios y aeroportuarios, se considerarán las normas nacionales e internacionales aprobadas por el Gobierno de El Salvador, Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y aquellas que sean de interés y/o convenientes para la Institución; el Reglamento de Operaciones y los Manuales de Procedimientos de Operaciones autorizados por CEPA para cada una de las empresas, según sea aplicable; en caso de conflicto se aplicarán los más seguros y favorables a los procesos previa discusión y aprobación por las autoridades correspondientes.”

La causa obedece a que la Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARYG) durante el período del 1º de enero 2012 al 3 de octubre de 2014 y el Gerente General del AIES-MOARG quien a su vez fue responsable de la Gerencia del Aeropuerto Internacional de Ilopango hasta el 31 de diciembre del 2015, no efectuaron las gestiones necesarias ante la Junta Directiva de CEPA para implementar un servicio de aterrizajes con aproximación ILS (Instrument Landing System) para la pista 25 del AIES-MOARG que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, así como para el Aeropuerto Internacional de Ilopango. Por otra parte, la Junta Directiva de CEPA que fungió durante el período auditado, no ha promovido la modernización de los radio ayuda de los Aeropuertos Internacionales AIES-MOARG y de Ilopango.

Como consecuencia, existe el riesgo de un incidente aéreo al momento de una aproximación de aeronave por la pista 25 del Aeropuerto Internacional de El Salvador AIES-MOARYG y de la pista del Aeropuerto Internacional de Ilopango, al no minimizar dicho riesgo con un servicio ILS en el caso de aproximación de aterrizajes con altitud por debajo de los límites establecidos y de seguridad mínima de la zona, iniciación de maniobras antes de tiempo, desconexión momentánea del piloto automático de forma anticipada, o para los casos en que se tienen problemas con mantener la velocidad y altitud en aproximación, por lo que en dicha aproximación no le permitirá al piloto que el avión sea guiado con precisión durante la aproximación a la pista de aterrizaje y en algunos casos a lo largo de la misma, arriesgando así las operaciones, principalmente en situaciones de baja visibilidad motivadas por condiciones meteorológicas adversas (lluvias persistentes, nubosidad baja, neblina, entre otros).

COMENTARIO DE LA ADMINISTRACIÓN

Mediante nota según Ref. PRE. EXT-64/2016 de fecha 20 de mayo de 2016, el Presidente de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma CEPA, manifiesta lo siguiente:

"CASO DE ILS DE AIES-MOARG

A través de nota del 15 de febrero de 2016, el Presidente de la Junta Directiva de CEPA, explicó al equipo de auditores, que la adquisición del ILS para el AIES-MOARG ya se tiene definido como un proyecto dentro del Plan de Modernización del Aeropuerto, y a quienes se les mostró imagen del diario oficial...

Ver en Anexo una copia completa del diario oficial...como evidencia que la Junta Directiva de CEPA sí ha promovido la modernización de los Radioayudas de ambos aeropuertos.

Adicionalmente, en el presupuesto para el presente año, la Junta Directiva aprobó múltiples inversiones relacionadas con la modernización del AIES-MOARG...

Como evidencia de que la Junta Directiva de CEPA sí ha promovido la modernización en los aeropuertos, se adjunta copia como punto segundo del Acta 2739 del 18 de agosto de 2015, en el cual se aprobó el proyecto de presupuesto para la adquisición de los proyectos de inversión de 2016, citados en el diario oficial mencionado anteriormente.

En consecuencia del presupuesto de adquisición de ILS aprobado por la Junta Directiva de CEPA, el AIES-MOARG ya ha elaborado las especificaciones técnicas para una eventual licitación y promover el proceso de compra...

Por otra parte, a pesar de que se cuenta con el presupuesto de adquisición del ILS, existe la posibilidad de establecer un convenio de donación, por lo que en el Aeropuerto AIES-MOARG ya se ha iniciado las reuniones con representantes de COCESNA para revisar las especificaciones técnicas del ILS para dicho aeropuerto, lo cual se evidencia en el documento del Anexo que contiene copia del Acta elaborada como "Memoria de Reunión" entre los participantes de dicho proyecto.

CASO DE ILS DE ILOPANGO

No es posible instalar un sistema ILS en el Aeropuerto Internacional de Ilopango por las condiciones topográficas existentes en el lugar donde está el aeropuerto.

Como prueba de lo anterior, a continuación se muestra el contenido del "Adjunto C" dentro del documento "Volumen I—Radioayudas para Navegación" del Anexo 10 al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional de las "Normas y métodos recomendados internacionales" por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)..."

El índice del "Adjunto C" mostrado, aparece el numeral "2. Texto referente a las instalaciones ILS", y dicho documento contiene los detalles técnicos de las distancias en longitud que deben tener los terrenos de los aeropuertos, antes del inicio y del final de la pista y las distancias que debe tener en los laterales o costados de la pista, por lo cual no

es posible aplicar en los terrenos donde se encuentra el Aeropuerto Internacional de Ilopango, debido a que debe de cumplir al menos con las siguientes distancias:
Ver en el Anexo... copia del documento "Volumen I – Radioayudas para la Navegación" del Anexo... al "Convenio sobre la Aviación Civil Internacional" de las "Normas y Métodos Recomendados Internacionales" por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), el cual contiene el "Adjunto C" citado.

Al aplicar las reglas definidas en el documento normativo mencionado, el criterio de los técnicos de CEPA el cual se basa en la normativa que define la OACI, se concluye que no es posible implementar un sistema ILS para el caso del Aeropuerto Internacional de Ilopango, porque las condiciones topográficas no lo permiten, como se ilustra en las siguientes figuras..."

"Adicional a las fotografías mostradas, se incluye en el Anexo... que contiene presentación de los elementos topográficos que deben considerarse para la instalación de un sistema ILS en Ilopango, concluyendo que no es posible efectuarlo."

Mediante nota de fecha 25 de mayo, la Ex Gerente del AIES, manifestó lo siguiente: "...El AIES ha operado desde 1980 con procedimientos de aterrizaje en la pista 25 mediante el VOR/DME (Very high frequency Omni Directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) y en la pista se ha utilizado el sistema de aterrizaje ILS..."

Se recibieron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, de los Directores Propietarios de la Junta Directiva, quienes fungieron durante los siguientes periodos: En representación del Ministerio de Obras Públicas del 1 de junio de 2012 al 27 de julio de 2013 y del 28 de julio 2014 al 31 diciembre 2015; en representación del Ministerio de Economía del 5 junio al 31 diciembre 2015; en representación del Sector Privado del 13 de noviembre de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Hacienda del 1 de junio de 2012 al 31 diciembre de 2015; en la Junta Directiva en representación del Ministerio de Economía del 18 de marzo de 2014 al 4 de junio de 2015.

Así mismo, presentaron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, los Ex Directores Propietarios de la Junta Directiva, quienes fungieron durante los siguientes periodos: Presidente del 01 junio 2012 al 20 marzo 2014; en representación del Ministerio de la Defensa Nacional del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Obras Públicas, del 28 de junio de 2013 al 27 de julio de 2014; en representación del Ministerio de Economía, del 20 de enero de 2012 al 17 de marzo de 2014; en representación del Sector Privado del 1 de junio al 31 de agosto de 2012 y la representación del Sector Privado, del 1 de junio al 31 de agosto de 2012.

Además, presento respuesta similar a la remitida por el Presidente de CEPA el Gerente del Aeropuerto Internacional El Salvador AIES-MOARG, quien a su vez fue responsable del Aeropuerto de Ilopango.

COMENTARIO DE LOS AUDITORES

Después de analizar los comentarios y la evidencia presentadas por el Presidente de

CEPA y Ex Gerente del AIES y de los Directores Propietarios de la Junta Directiva actuante en el periodo examinado, la deficiencia no se da por superada debido a:

No obstante remitir copias del Diario Oficial de fecha 15 de Diciembre 2015, No. 553, Ley General de Presupuesto 2016, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma CEPA, donde aparece que se tiene previsto el Proyecto de Suministro, instalación, puesta en operación y certificación de un sistema de aterrizajes por instrumentos (ILS) para ambas cabeceras de la Pista del AIES-MOARG, el cual consideramos que es aceptable dicho proyecto, ya que desde 1980 utiliza el procedimiento de Aterrizaje en la pista 25 basado en el VOR/DME, sin embargo es un proyecto del cual tendría que visualizarse su ejecución en el presente año.

Con respecto a lo manifestado que en el Aeropuerto Internacional de Ilopango no es posible instalar un sistema ILS, no se proporcionó un estudio técnico aeronáutico de las limitantes específicas para el AIL para no implementar dicho servicio aeronáutico, las acciones a desarrollar para poder adecuar las áreas de instalación del ILS, así como tomar en cuenta sistemas MLS el cual presenta una serie de ventajas y cubre las limitaciones frente al ILS, por lo que, si bien es cierto que se cuentan con radio ayudas para aproximaciones como el VOR, este tipo emite señales de referencia fija en todo su trayecto y una segunda señal variable que varía según el rumbo geográfico en el que se esté emitiendo, y sintonizando las aeronaves con respecto al norte magnético terrestre, no obstante cuando hablamos de un vuelo visual, queremos decir que el vuelo se ha de realizar siempre bajo condiciones meteorológicas favorables y manteniendo un contacto visual con el terreno o la zona de sobrevuelo durante todo el tiempo del vuelo, mientras que una aproximación de precisión es aquella en la que el aeropuerto dispone, para el caso de un ILS, o Sistema de Aterrizaje por Instrumentos.

Es de hacer mención que la radio ayuda proporciona al avión, en el tramo final, una guía horizontal y vertical que le permite dirigirse y descender de modo seguro hasta la pista de aterrizaje realizando una aproximación de precisión ILS, dependiendo de la categoría del aeropuerto y la certificación tanto de los pilotos como de los instrumentos de navegación, puede llegar a realizar un aterrizaje de manera completamente automática hasta su salida de pista bajo condiciones meteorológicas desfavorables y sin ningún tipo de contacto visual con el terreno.

Por último, es de mencionar que tal como ocurre con los avances tecnológicos y para el caso con otras formas de radionavegación aérea utilizadas actualmente, es posible que el VOR sea reemplazado por sistemas satelitales como el GPS (Global Positioning System).

Así como considerar, dadas las condiciones geográficas alrededor del AIL la implementación de un sistema de aterrizaje por microondas, abreviado MLS (del inglés Microwave Landing System) cuya principal característica ofrece buen rendimiento en sitios geográficos difíciles en comparación del ILS y supuesto a presentar un menor coste de preparación, reparación y mantenimiento. Por todo lo anterior consideramos que la observación se mantiene.

Hallazgo No. 4

CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO

Verificamos que en los Aeropuertos Internacionales de El Salvador AIES-MOARG e Ilopango, no existe un sistema de Gestión Aeroportuaria Integrado, que administre las áreas de Mantenimiento, Seguridad, Área Administrativa y Financiera, Recursos Humanos, así como las operaciones del Hub de las aerolíneas, en una Plataforma Integradora con una base de datos operacional centralizada.

El Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, emitido por la Corte de Cuentas de la República y publicado en el D.O. 125, tomo 404, de fecha 08 de julio de 2014, establece lo siguiente:

"Art. 9. La gestión de las Tecnologías de Información y Comunicación, es responsabilidad de la máxima autoridad y de la Unidad de TIC, la cual debe contar con los recursos que garanticen el cumplimiento de los objetivos institucionales."

"Art. 13. La Unidad de TIC, efectuará diagnóstico de las necesidades y requerimientos tecnológicos de las dependencias de la Entidad y deberá proyectar las mejoras de las tecnologías de información y comunicaciones, considerando los costos de transición, viabilidad, capacidad técnica, instalaciones, riesgos tecnológicos, vida útil y tasas de crecimiento de la infraestructura tecnológica."

"Art. 39. La Unidad de TIC, deberá contar con un plan de contingencia autorizado por la máxima autoridad de la entidad, este plan debe ser viable, que detalle las acciones, procedimientos y recursos financieros, humanos y tecnológicos, considerando los riesgos y amenazas de TIC que afecten de forma parcial o total la operatividad normal de los servicios de la Entidad, categorizando el tipo de acción a realizar en cuanto a la medición en tiempo para el restablecimiento de las operaciones tecnológicas, este plan debe probarse y actualizarse atendiendo la realidad tecnológica de la entidad al menos una vez al año. Deberá ser comunicado a los niveles pertinentes."

El Decreto No. 7, de fecha 8 de diciembre de 2010, publicado en el D.O. No. 235, tomo 235, de fecha 15 de diciembre de 2010, Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece lo siguiente:

"Art. 51. Políticas de Servicios.

La Junta Directiva, las gerencias de las empresas y las unidades organizativas correspondientes, definirán las políticas de servicios portuarios, aeroportuarios y ferroviarios, por el uso de las instalaciones y por todo servicio que venda o preste CEPA y la aplicación del control interno en la producción de los mismos, del grado de satisfacción de los usuarios y del impacto de sus programas o actividades de calidad y mejora continua, para proporcionar mayor satisfacción en calidad y seguridad, mayor productividad y menos costos."

"Art. 52. Normas Nacionales e Internacionales.

Para la operatividad de los procesos de control en los servicios portuarios y aeroportuarios, se considerarán las normas nacionales e internacionales aprobadas por el Gobierno de El Salvador, Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y aquellas que sean de interés y/o convenientes para la Institución; el Reglamento de Operaciones y los Manuales de Procedimientos de Operaciones autorizados por CEPA para cada una de las empresas, según sea aplicable; en caso de conflicto se aplicarán los más seguros y favorables a los procesos previa discusión y aprobación por las autoridades correspondientes."

La causa obedece a que la Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG que fungió durante el período del 1 enero 2012 al 3 de octubre de 2014 y del Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG, quien a su vez fue responsable de la Gerencia del Aeropuerto Internacional de Ilopango hasta el 31 de diciembre del 2015, no efectuaron las gestiones necesarias ante la Junta Directiva de CEPA para implementar un sistema de Gestión Aeroportuaria Integrado, que administre las Áreas de Mantenimiento, Seguridad, Área Administrativa y Financiera, Recursos Humanos así como las operaciones del Hub de las Aerolíneas, en una Plataforma Integradora con una Base de Datos Operacional Centralizada para los Aeropuertos Internacionales AIES-MOARG e AIL. Así mismo, la Junta Directiva de CEPA, no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado.

Como consecuencia, los Aeropuertos Internacionales de El Salvador no podrán garantizar un nivel de excelencia en el soporte a las operaciones, comparado a los Aeropuertos de la Región, no es posible atender el incremento a la demanda de pasajeros con eficiencia, eficacia y economía, así mismo la falta de integración de sistemas y sus bases de datos, genera falta de disponibilidad en tiempo real de la información crítica para la toma de decisiones en apoyo al cumplimiento de los objetivos institucionales.

COMENTARIO DE LA ADMINISTRACIÓN

Mediante nota REF PRE EXT-64/2016 de fecha 20 de mayo de 2016, el Presidente de la Comisión Ejecutiva Autónoma CEPA, comenta lo siguiente: "...CEPA utiliza actualmente el sistema SADFI para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH y, d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamentos de Mantenimiento y de Seguridad. Dicho sistema funciona como la plataforma transaccional de dichas áreas, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto.

Para evidenciarlo, a continuación se muestra una secuencia de imágenes a las que se puede acceder dentro del sistema Gerencial del Aeropuerto..."

15

"Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrató una consultoría para que emitiera recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación.

Adicionalmente, en el presente año se ha establecido un acuerdo de cooperación con el aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá conocer de primera mano los avances en tecnología y otras áreas de los aeropuertos del primer mundo.

Por su parte dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas.

Como evidencia de lo descrito, a continuación se enlista dos ejemplos de misiones oficiales en que la Junta Directiva de CEPA aprobó el envío de profesionales a conocer otros sistemas de gestión aeroportuaria.

ACTIVIDAD	COMENTARIO
Punto de Viaje a DORADO	Ver en Anexo H07-02
Punto de Viaje a QUIPORT	Ver en Anexo H07-03

Como resultado de las visitas efectuadas por los profesionales participantes presentaron a la Presidencia de CEPA el informe encomendado, como se evidencia en la siguiente tabla:

ACTIVIDAD	COMENTARIO
Informe de Viaje al Aeropuerto EL DORADO (Colombia)	Ver en Anexo H07-04
Informe de Viaje al Aeropuerto MARISCAL SUCRE (Ecuador)	Ver en Anexo H07-05

Se recibieron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, de los Directores Propietarios de la Junta Directiva, quienes fungieron durante los siguientes períodos: En representación del Ministerio de Obras Públicas del 1 de junio de 2012 al 27 de julio de 2013 y del 28 de julio 2014 al 31 diciembre 2015; en representación del Ministerio de Economía del 5 junio al 31 diciembre 2015; en representación del Sector Privado del 13 de noviembre de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Hacienda del 1 de junio de 2012 al 31 diciembre de 2015; en la Junta Directiva en representación del Ministerio de Economía del 18 de marzo de 2014 al 4 de junio de 2015.

Así mismo, presentaron respuestas similares a la remitida por el Presidente de CEPA, los Ex Directores Propietarios de la Junta Directiva, quienes fungieron durante los siguientes períodos: Presidente del 01 junio 2012 al 20 marzo 2014; en representación del Ministerio de la Defensa Nacional del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015; en representación del Ministerio de Obras Públicas, del 28 de junio de 2013 al 27 de julio de 2014; en representación del Ministerio de Economía, del 20 de enero de 2012 al 17 de

marzo de 2014; en representación del Sector Privado del 1 de junio al 31 de agosto de 2012.

Además, presento respuesta similar a la remitida por el Presidente de CEPA el Gerente del Aeropuerto Internacional El Salvador AIES-MOARG, quien a su vez fue responsable del Aeropuerto de Ilopango.

COMENTARIO DE LOS AUDITORES

Después de analizar los comentarios y evidencia presentados por el Presidente de CEPA, la Junta Directiva actuante durante el período examinado y Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador AIES-MOARG, quien a su vez fue responsable del Aeropuerto de Ilopango, la deficiencia no se da por superada por las razones siguientes:

- a) Estamos completamente de acuerdo que el Sistema Informático SADFI es un sistema maduro y estable tecnológicamente hablando, que apoya a diferentes áreas tanto administrativas como operativas del AIES-MOARG, además de ofrecer indicadores de gestión para la toma de decisiones sobre la información recopilada, no obstante aún no se encuentra integrado a diferentes sistemas especiales de áreas operativas así como al Hub de Operaciones de las Aerolíneas, entre otros, por lo que aún no se encuentra bajo una Plataforma Integradora con una Base de Datos Operacional Centralizada, que provea la modernización continua de sus operaciones con el fin de mejorar el servicio, incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de su actividad sin excluir el mantenerse competitivos entre los aeropuertos de la región, por lo que consideramos que la condición persiste.
- b) En cuanto a las condiciones o limitantes técnicas para la implementación de sistemas de radio ayuda en aterrizaje de precisión en el Aeropuerto Internacional de Ilopango, como el de un sistema de aterrizajes por instrumentos (ILS), somos de la opinión que CEPA no este agotando todas las opciones en el mercado para dotar el Aeropuerto AILO de dichas tecnologías, ya que no se proporcionó evidencia de documento técnico que contenga un análisis de expertos en materia aeronáutica, especialmente en aeródromos, que mencione que es imposible dicha instalación, además existen otras alternativas más novedosas y que proporcionan mejores prestaciones en las radio ayudas de aterrizaje de precisión. Considerando las condiciones geográficas alrededor del AILO se debería tomar en cuenta la implementación de un sistema de aterrizaje por microondas, abreviado MLS (del inglés Microwave Landing System) cuya principal característica ofrece buen rendimiento en sitios geográficos difíciles en comparación del (ILS), y supuesto a presentar un menor coste de preparación, reparación y mantenimiento.

La Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG que fungió durante el período del 1 enero 2012 al 3 de octubre de 2014, no presento comentarios al respecto.

5.1.2 Conclusión

En la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, el uso de las Tecnologías de Información y Comunicación constituye en un factor determinante para el apoyo a sus procesos

sustantivos y el cumplimiento de sus objetivos institucionales, ya que los sistemas informáticos que apoyan el desarrollo de los procesos sustantivos de CEPA, cuentan con seguridad de acceso a través de privilegios delimitados para los usuarios, los cuales se encuentran acorde a las funciones establecidas para su control y la implementación del uso de contraseñas complejas.

La Gerencia de Sistemas de Información ejerce gobernabilidad de las Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC), esto debido a que la posición jerárquica en el Organigrama Institucional y el apoyo de la Alta Gerencia le permite coordinar y controlar el uso de las TIC y hacer cumplir a las demás Unidades Organizativas y Jefaturas de Informática en las empresas de CEPA los lineamientos existentes referente a la administración de los recursos tecnológicos de la institución, específicamente en el Desarrollo de los Sistemas Informáticos de apoyo a los procesos sustantivos, a través de un sistema estable y maduro como lo es el Sistema Administrativo y Financiero Institucional (SADFI), el cual se ha convertido en el soporte fundamental de los procesos administrativos/financieros y algunos operativos de la Oficina Central de CEPA, así como en las jefaturas de las Empresas a nivel Nacional.

No obstante el SADFI ha impactado eficientemente la operatividad de la la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma en lo que respecta a lo administrativo, financiero y de información general, aún carece de módulos específicos para el apoyo a los procesos especializados en cuanto a la actividad marítima, portuaria y aeroportuaria, entre otros.

Por otra parte, existen limitantes para brindar apoyo a tecnologías especializadas, como son la falta de sistemas informáticos y equipo tecnológico especializado de apoyo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica (AIS), en función de garantizar la seguridad aeronáutica, así como el cumplimiento de las Normas Internacionales de la Aviación, las cuales se detallan a continuación:

- a) Limitantes en el proceso de registro y control de vuelos diarios que se efectúan en las torres de control de los Aeropuertos Internacionales MOARyG e AIL,
- b) Limitantes de servicios de radio ayudas o radionavegación en los Aeropuertos Internacionales: Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (MOARyG) e Ilopango (AIL)
- c) Falta de un Sistema de Gestión Aeroportuaria Integrado para los Aeropuertos Internacionales mencionados, debido a que existen deficiencias para la mejora continua para proporcionar mayor satisfacción en calidad y seguridad de los servicios de información aeronáutica de control de tráfico aéreo, incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de su actividad.

5.2 Sistemas informáticos de apoyo a los procesos sustantivos en la terminal de carga del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez

5.2.1 Hallazgos de Auditoría

Como resultado de la evaluación del área de sistemas informáticos de apoyo a los procesos sustantivos en la terminal de carga del Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez, no se determinaron hallazgos de auditoría.

5.2.2 Conclusión

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma cuenta con una plataforma de hardware, software y de comunicaciones administrada por la Gerencia de Sistemas de Información para proporcionar soporte técnico a los requerimientos de los usuarios de los servicios informáticos y sistemas de información, servidores, bases de datos y redes de comunicación en el Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez. Así mismo, la seguridad lógica de la red se encuentra basada en un firewall para filtrar los accesos entrantes y/o salientes, para garantizar la seguridad en el uso del Internet y programas utilizados para las diferentes labores de los usuarios en la Terminal de Carga, contando además con protección de virus, antimalware, bloqueo de spam y control de dispositivos, entre otros.

La Gerencia de Sistemas de Información brinda soporte a los procesos sustantivos en la Terminal de Carga del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez, por lo tanto el riesgo de que ocurra una interrupción prolongada de los servicios de tecnología de información y comunicación es bajo, debido a que se cuenta con un Plan de Contingencia actualizado con el cual se pretende garantizar la continuidad de los servicios de información.

5.3 Infraestructura de servidores y seguridad de la plataforma TIC.

5.3.1 Hallazgos de Auditoría

Como resultado de la evaluación del área de infraestructura de servidores y seguridad de la plataforma TIC, no se determinaron hallazgos de auditoría.

5.3.2 Conclusión

La Gerencia de Sistemas de Información como unidad de apoyo a la consecución de los objetivos institucionales, a través del sistema informático SADFI, apoya el desarrollo de los procesos sustantivos de la entidad de forma eficientes, ya que poseen privilegios para los usuarios, los cuales se encuentran acorde a las funciones establecidas en el control de las altas y bajas; la administración de las contraseñas es apropiada, ya que se cumple con la normativa para el uso de la red, internet y correo electrónico; las transacciones efectuadas por los usuarios del sistema poseen huellas de auditoría que permiten rastrear a los responsables de ingresar y modificar los registros en la base de datos.

La seguridad física y lógica de la infraestructura de red de CEPA es confiable, debido a que la red de datos se encuentra protegida por un firewall por empresa, que es administrado por la Gerencia de Sistemas de Información, que controla el flujo de paquetes o datos que ingresan y salen en la red Institucional, comprobando su eficiencia y efectividad a través de indicadores de resultados en los reportes periódicos a través de las políticas implementadas en el dispositivo de hardware y la Consola de Administración, así mismo cuentan con un servidor de antivirus que también provee de protección en la red, a los servicios informáticos y sus estaciones de trabajo interconectadas, así como los enlaces de comunicación a nivel nacional entre las empresas, se administran y distribuyen desde la Oficina Central de CEPA a través de redes VPN para mayor seguridad. No

obstante, existen riesgos de vulnerabilidades por accesos de personal no autorizado, detectadas en la Sala de Comunicaciones del Área de Terminal de Carga del Aeropuerto Internacional AIES-MOARG.

Sobre la continuidad de los servicios TIC de CEPA, la Institución dispone de tres sitios redundantes de contingencia en sus empresas Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez, Puerto de La Unión, Puerto de Acajutla en el cual tienen la capacidad de restaurar los servicios SADFI, base de datos y herramientas de software de apoyo a los procesos sustantivos de la institución.

Es importante aclarar, que la Gerencia de Sistemas de Información cuenta con procedimientos, normas y políticas de seguridad necesarias para un buen mantenimiento y la confiabilidad de los equipos informáticos, para evitar posibles fallos.

6. ANALISIS DE INFORMES DE AUDITORÍA INTERNA Y DE FIRMAS PRIVADAS

6.1 Informes de Auditoría Interna

La Unidad de Auditoría Interna realizó un total de 21 informes de auditorías y de seguimientos a las Tecnologías de Información y Comunicación a la Gerencia de Sistemas de Información de la oficina central así como a las unidades de informática del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez, Puerto de La Unión, Puerto de Acajutla y FENADESAL, clasificados de la siguiente manera: Siete durante el período 2012, seis para el período 2013, cinco para el año 2014 y tres durante el período 2015; Producto del análisis y evaluación de dichos informes, no se identificaron situaciones relevantes que ameritaran ser incorporadas en nuestros procedimientos de auditoría.



6.2 Informes de Auditoría de Firmas Privadas

La Administración Superior de CEPA no contrató servicios de auditoría externa a las Tecnologías de Información y Comunicación durante el período auditado, por lo que no existen observaciones ni recomendaciones relativas a los sistemas informáticos para su respectivo análisis.

7. SEGUIMIENTO A LAS RECOMENDACIONES DE AUDITORÍAS ANTERIORES

La Corte de Cuentas de la República, realizó Auditoría de Gestión a los Sistemas Informáticos de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) por el período del 1 de enero de 2010 al 31 de mayo de 2012, el cual fue finalizado y remitido al Presidente de la Junta Directiva de CEPA en fecha 6 de septiembre de 2012, por parte de la Dirección de Auditoría Siete. Dicho informe contenía tres recomendaciones, producto del seguimiento a las mismas, comprobamos el cumplimiento de las mismas.

8. CONCLUSIÓN GENERAL

Como producto de la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), por el período del 01

de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015, concluimos lo siguiente:

Los Sistemas informáticos de apoyo a los procesos sustantivos de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma cuentan con una plataforma tecnológica basada en hardware, software y enlaces de comunicación a nivel nacional, con la cual se apoya a los procesos sustantivos y administrativos institucionales.

No obstante, se han dado cada año, incrementos en la asignación presupuestaria al área de TIC, sin que estos sean ejecutados; no han sido desarrollados o adquiridos, sistemas informáticos y equipo tecnológico especializado de apoyo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica (AIS), existen limitantes en el proceso de registro y control de vuelos efectuados en Torres de Control en el Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARyG) y Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL), se han presentado limitantes de servicios de radio ayudas o radionavegación en los Aeropuertos Internacionales AIES-MOARyG e AIL; asimismo, existe carencia de sistema de gestión aeroportuaria integrado para los Aeropuertos Internacionales de El Salvador MOARG e Ilopango.

9. RECOMENDACIONES DE AUDITORÍA

Recomendación No. 1

Recomendamos a los miembros de la Junta Directiva de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, instruyan al Presidente a fin de que gire instrucciones a los Gerentes del Aeropuerto Internacional de El Salvador MOARyG y de Ilopango, para que en coordinación con la Gerencia de Sistemas de Información, se diseñe e implemente en el SADFI una opción para uso de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) a fin de que se alimente y explote la información aeronáutica contenida en las bases de datos, que sirva para información gerencial de AIS y apoye a la toma de decisiones, con el fin de que inicie el rumbo hacia un cambio de entorno digital siguiendo los pasos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en la hoja de ruta para la transición de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) al poner a disposición de los usuarios del espacio aéreo la información aeronáutica a través de diversos canales como aplicaciones web, cartografía aeronáutica, entre otros, generados por el AIES-MOARyG y disponer además, de información electrónica fiable, de alta calidad y en el momento oportuno, tanto aeronáutica y meteorológica como sobre el espacio aéreo, con el fin de proporcionar a los usuarios aeronáuticos la garantía y confianza necesarias en la información suministrada.

Recomendación No. 2

Recomendamos a los miembros de la Junta Directiva de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, instruyan al Presidente a fin de que gire instrucciones a los Gerentes del Aeropuerto Internacional de El Salvador MOARyG y de Ilopango AILO, a fin de que en coordinación con la Gerencia de Sistemas de Información, se implemente una opción directamente en el SADFI para efectuar el registro y control de vuelos reportados en las Torres de Control de dichos Aeropuertos, sustituyendo al sistema elaborado en FOX para DOS, el cual no cuenta con las características de seguridad y controles que minimicen el riesgo de ingresar información confiable. Además que se efectúe una modernización de la

Torre de Control en el Aeropuerto Internacional de Ilopango, para que se estandarice tecnológicamente con la Torre de Control del AIES-MOARYG.

Recomendación No. 3

Recomendamos a los miembros de la Junta Directiva de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, instruyan al Presidente a fin de que gire instrucciones a los Gerentes del Aeropuerto Internacional de El Salvador MOARYG y de Ilopango AILO, a fin de que busque un mecanismo adecuado para la implementación de sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) para ambas cabeceras de las Pistas del AIES-MOARYG y de Ilopango, con el propósito de garantizar que todas las pistas de aterrizaje de los Aeropuertos Internacionales de El Salvador presten los servicios de aproximación de precisión ILS a las aeronaves, en aterrizajes bajo condiciones meteorológicas desfavorables y con limitantes de contacto visual con el terreno. Así mismo, que se efectúe y documente un análisis técnico aeronáutico de las limitantes para implementar el servicio de sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) y qué alternativas de radio ayudas actualizadas se podrían implementar, en el caso de que las condiciones geográficas del terreno no lo permitan.

Recomendación No. 4

Recomendamos a los miembros de la Junta Directiva de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, instruyan al Presidente a fin de que gire instrucciones a los Gerentes del Aeropuerto Internacional de El Salvador MOARG y de Ilopango, para que en coordinación con la Gerencia de Sistemas de Información realicen las gestiones necesarias para que se implemente en los Aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango un sistema de gestión aeroportuaria que integre a los diferentes sistemas de áreas operativas así como el Hub de Operaciones de las Aerolíneas, entre otros, con el propósito de obtener una plataforma integradora con una base de datos operacional centralizada, que provea la modernización continua de las operaciones, mejora de los servicios, incremento en la capacidad transaccional aeroportuaria, y coadyuvando a posicionar a los Aeropuertos Internacionales de El Salvador AIES-MOARG y de Ilopango, competitivos entre los de la región.

10. PÁRRAFO ACLARATORIO

Este informe se refiere a la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), por el período del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015, la cual fue desarrollada de acuerdo a la Ley de la Corte de Cuentas de la República y las Normas y Políticas de Auditoría Gubernamental, emitidas por la Corte de Cuentas de la República.

San Salvador, 28 de junio de 2016.

DIOS UNIÓN LIBERTAD

Dirección de Auditoría Siete



Anexo 1

MEJORAS DESARROLLADAS AL SISTEMA INFORMATICO SADFI NO REGISTRADAS CONTABLEMENTE

AÑO 2012		
OFICINA CENTRAL-CEPA		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$11, 875.00
PUERTO DE ACAJUTLA		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$11, 875.00
AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$11, 875.00
PUERTO LA UNIÓN		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$11, 875.00
Total		\$47, 500.00
AÑO 2013		
OFICINA CENTRAL-CEPA		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$10, 808.74
PUERTO DE ACAJUTLA		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$10, 808.74
AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$10, 808.74
PUERTO LA UNIÓN		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$10, 808.74
Total		\$43, 234.96
AÑO 2014		
OFICINA CENTRAL-CEPA		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$10, 864.11
PUERTO DE ACAJUTLA		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$10, 864.11
AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$10, 864.11
PUERTO LA UNIÓN		
1.	Renovación Base de datos Sybase + EAServer (Servidor componentes) + Replication Server.	\$10, 864.11
Total		\$43, 456.44
AÑO 2015		
OFICINA CENTRAL-CEPA		
1.	Actualización de nuevas versiones, parches y apoyo tecnico a plataforma SADFI.	\$10, 592.50
PUERTO DE ACAJUTLA		
1.	Actualización de nuevas versiones, parches y apoyo tecnico a plataforma SADFI.	\$10, 592.50
AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR		
1.	Actualización de nuevas versiones, parches y apoyo tecnico a plataforma SADFI.	\$10, 592.50
PUERTO LA UNIÓN		
1.	Actualización de nuevas versiones, parches y apoyo tecnico a plataforma SADFI.	\$10, 592.50
Total		\$42, 370.00

REF. DA7-401-2016
28 de junio de 2016

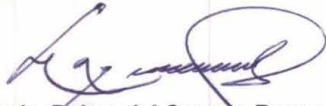
Señores
JUNTA DIRECTIVA
Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)
Presente.

Hemos efectuado Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), por el periodo del 1 de junio de 2012 al 31 de diciembre de 2015.

Como resultado de nuestra auditoría, hemos identificado dos deficiencias menores relacionadas con aspectos de control interno y de cumplimiento con leyes, reglamentos u otras disposiciones aplicables que presentamos en Anexo 1, que al ser superadas mejoraría la gestión institucional, fortaleciendo el Sistema de Control Interno, bajo responsabilidad de la máxima autoridad de esa Entidad y evitaría que en el futuro, puedan convertirse en hallazgos de auditoría.

Aprovecho la oportunidad para expresarle mis muestras de consideración y estima.

DIOS UNIÓN LIBERTAD


Licda. Delmy del Carmen Romero Arévalo
Directora de Auditoría Siete

RECIBIDO
JUNTA DIRECTIVA

FECHA: 29/06/16
HORA: 3:27 pm (Auditor)

Anexo 1

DEFICIENCIAS MENORES IDENTIFICADAS EN AUDITORÍA DE GESTIÓN A LAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN A LA COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA (CEPA), POR EL PERÍODO DEL 1 DE ENERO DE 2012 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015.

1. Carencia de sistemas automatizados para procesos de terminal de carga

Comprobamos que en la terminal de carga del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez, al 31 de diciembre de 2015, no han sido automatizados los procesos, en las siguientes áreas:

- a) Recepción de carga;
- b) Expedición de carga;
- c) Colocación y recolocación de carga e
- d) Inventarios.

Las Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece en su Art. 51, lo siguiente: "La Junta Directiva, las gerencias de las empresas y las unidades organizativas correspondientes, definirán las políticas de servicios portuarios, aeroportuarios y ferroviarios, por el uso de las instalaciones y por todo servicio que venda o preste CEPA y la aplicación del control interno en la producción de los mismos, del grado de satisfacción de los usuarios y del impacto de sus programas o actividades de calidad y mejora continua, para proporcionar mayor satisfacción en calidad y seguridad, mayor productividad y menos costos".

El Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, emitido por la Corte de Cuentas de la República y publicado en el D.O. 125, tomo 404, de fecha 08 de julio de 2014, establece en su Art. 13 que: "La Unidad de TIC, efectuará diagnóstico de las necesidades y requerimientos tecnológicos de las dependencias de la Entidad y deberá proyectar las mejoras de las tecnologías de información y comunicaciones, considerando los costos de transición, viabilidad, capacidad técnica, instalaciones, riesgos tecnológicos, vida útil y tasas de crecimiento de la infraestructura tecnológica".

El Manual de Políticas y Procedimientos de Tecnologías de Información, aprobado en enero de 2012, establece lo siguiente:

POLÍTICAS.

"...E.- Sistemas Especiales y Nueva Tecnología Proporcionada por Entidades Externas.

- 1) Cada Jefe de Área deberá informar e integrar en cualquier proceso de adquisición y de implementación de sistemas especiales que se basan en el uso de tecnologías informáticas, que son gestionadas por las Empresas de la Comisión, a la Gerencia de Sistemas de Información o la Sección de Informática de las Empresas, según corresponda".

2. Incrementos en presupuestos sin ejecución

Comprobamos que durante los años 2012, 2013, 2014 y 2015, los presupuestos para las tecnologías de información y comunicación (TIC) formulados a nivel institucional para la

oficina Central de CEPA, Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG), Puerto de Acajutla, Puerto de La Unión y Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), ascendieron a la cantidad de \$ 5,238,928.53, verificando que solamente fue devengado \$3,026,539.93 (equivalente al 57.77%), reflejando un saldo presupuestario de \$2,265,932.96 (equivalente al 42.23%), evidenciando que para cada año fiscal el presupuesto TIC fue incrementando con respecto al año anterior, sin que éste fuese ejecutado en su totalidad, tal como se muestra en el detalle comparativo mostrado a Anexo-A.

Sin embargo, al realizar visitas y verificaciones de campo a las Unidades de Informática del AIES-MOARG y FENADESAL, comprobamos entre otros las siguientes necesidades:

- a) En el AIES-MOARG no existen instalaciones adecuadas para el resguardo de los racks de comunicaciones centrales para la Terminal de Carga, carencia de detectores de humo, cámaras de video de vigilancia, detectores de humedad para minimizar el riesgo de daños y el acceso de personal no autorizado a dichas instalaciones. Así mismo, se comprobó que el área física de la Sección de Informática se encuentra en hacinamiento, debido a que en la misma se desarrollan las labores de mantenimiento y reparación a los equipos informáticos, trabajo administrativo y almacenamiento de insumos de carácter informático; verificando además la existencia de equipo en desuso, propiciando un ambiente de espacio físico desordenado, limitado para la libre movilidad, sin características que propicien ergonomía y seguridad ocupacional en el desarrollo interno de las actividades del Jefe de la Sección y dos técnicos.
- b) En FENADESAL no se tiene una infraestructura tecnológica adecuada, ya que a la fecha no cuentan con instalaciones idóneas para el resguardo de servidores y equipos de comunicación, presentando limitantes en seguridad física y sistemas de aires acondicionados adecuados para el centro de datos, así como falta de detectores de humo y cámaras de video vigilancia, entre otros.

El Reglamento de la Ley Orgánica de la Administración Financiera del Estado establece lo siguiente:

Criterios de Gestión.

"Art. 22. La gestión en las operaciones financieras de las instituciones del sector público, se sustentará en los criterios de eficiencia, eficacia y economía, a fin de que en cada período se logren los resultados con el mínimo de recursos y el máximo de esfuerzos. Las medidas, metodologías e instrumentación técnica que establezca y difunda el Ministerio de Hacienda a nivel institucional, estarán a disposición de la Corte de Cuentas de la República, para el ejercicio de su facultad Constitucional en materia de control y fiscalización de la Hacienda Pública."

Las Políticas Presupuestarias para el ejercicio fiscal 2015, establece lo siguiente:

Capítulo V. Normas de Formulación Presupuestaria.

A) Normas Generales Para Gobierno Central, Instituciones Descentralizadas No Empresariales y Empresas Públicas No Financieras.

"...3- El proyecto de presupuesto institucional no debe formularse bajo criterios incrementalistas e inerciales; sino dentro del marco de las medidas de austeridad racionalidad y disciplina en el gasto público a fin de lograr eficiencia en el uso de los

recursos públicos y creando conciencia sobre la necesidad de obtener logros y cumplir con las prioridades y objetivos de desarrollo establecidos por el Gobierno.”

Según Decreto No. 7, de fecha 8 de diciembre de 2010, publicado en el D.O. No. 235, tomo 235, de fecha 15 de diciembre de 2010, Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece lo siguiente:

“Art. 99. El control de la ejecución financiera del presupuesto institucional aprobado, será responsabilidad de la Gerencia Financiera, pero cada Gerencia o Unidad Organizativa llevarán sus propios controles, a efecto de determinar la relación costo beneficio de sus operaciones, reflejando con exactitud y veracidad las modificaciones, transferencias, autorizaciones de compromiso, validaciones para la adquisición de bienes y servicios y otros registros de importancia, a fin de asegurar la disponibilidad presupuestaria y el cumplimiento de objetivos y metas; así como de las disposiciones legales y técnicas vigentes.

Art. 100. Presupuesto.

El marco en que deberá operar el presupuesto de CEPA, estará constituido por los principios, técnicas, métodos y procedimientos aplicables de acuerdo a la Normativa legal y técnica y a la política presupuestaria emitida por la Dirección Superior, en función de administrar con eficiencia, los recursos financieros en cada una de las etapas del ciclo presupuestario: Formulación, aprobación, ejecución, seguimiento y evaluación para el cumplimiento efectivo de los objetivos institucionales.

Art. 101. La Gerencia Financiera, tendrá la responsabilidad de establecer los controles internos adecuados para administrar el presupuesto en el marco legal y técnico, reflejando con claridad y exactitud los movimientos relacionados con transferencias, autorizaciones de compromisos, validaciones para adquisición de bienes y servicios, ajustes y otros movimientos de cualquier naturaleza, a fin de asegurar la disponibilidad presupuestaria y la eficiencia en la gestión de los recursos.”

“Art. 105. La Gerencia Financiera, informará a la Dirección Superior trimestralmente, después del cierre contable, los resultados del análisis de la ejecución presupuestaria, identificando las variaciones entre lo presupuestado y ejecutado, sobre todo aquellos rubros que han tenido mayor impacto y los no cumplidos para que se realicen las acciones preventivas y correctivas que correspondan.”

El Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, emitido por la Corte de Cuentas de la República y publicado en el D.O. 125, tomo 404, de fecha 08 de julio de 2014, establece lo siguiente:

“Art. 27. La Unidad de TIC administrará adecuadamente la seguridad física y lógica de sus recursos; estableciendo políticas y procedimientos que permitan identificar, autenticar y autorizar el acceso a los sistemas de información, sistemas operativos y bases de datos y dar seguimiento a las transacciones que se ejecutan en los sistemas de información, bases de datos y sistemas operativos, así como el resguardo de servidores, switch y otros dispositivos.”

INCREMENTOS EN PRESUPUESTOS ANUALES NO EJECUTADOS

Año	Específico Presupuestario.		Presupuesto	Devengado	Saldo Presupuestario
	Código	Concepto			
2012	54115	Materiales Informáticos.	\$ 113,647.08	\$ 106,750.60	\$ 6,896.48
	54203	Servicios de Telecomunicaciones.	\$ 75,092.58	\$ 50,848.45	\$ 24,244.13
	54507	Desarrollos Informáticos.	\$ 36,458.33	\$ 26,406.82	\$ 10,051.51
	61104	Equipos Informáticos.	\$ 256,473.59	\$ 243,581.28	\$ 12,892.31
	61403	Derechos de Propiedad Intelectual.	\$ 82,516.03	\$ 50,371.40	\$ 32,144.63
TOTAL 01 JUNIO AL 31 DICIEMBRE 2012			\$ 564,187.61	\$ 477,958.55	\$ 86,229.06
2013	54115	Materiales Informáticos.	\$274,208.74	\$157,551.49	\$116,657.25
	54203	Servicios de Telecomunicaciones.	\$192,719.49	\$184,600.83	\$ 8,118.66
	54507	Desarrollos Informáticos.	\$ 75,795.77	\$ 29,537.35	\$ 46,258.42
	61104	Equipos Informáticos.	\$425,995.57	\$241,123.68	\$184,871.89
	61403	Derechos de Propiedad Intelectual.	\$208,189.49	\$154,171.23	\$ 54,018.26
TOTAL 01 ENERO AL 31 DICIEMBRE 2013			\$ 1,176,909.06	\$ 766,984.58	\$ 409,924.48
2014	54115	Materiales Informáticos.	\$198,908.62	\$109,151.83	\$89,756.79
	54203	Servicios de Telecomunicaciones.	\$277,181.80	\$193,332.80	\$83,849.00
	54507	Desarrollos Informáticos.	\$ 18,271.97	\$ 11,564.11	\$ 6,707.86
	61104	Equipos Informáticos.	\$478,256.43	\$395,832.45	\$82,423.98
	61403	Derechos de Propiedad Intelectual.	\$582,320.21	\$138,798.01	\$443,522.20
TOTAL 01 ENERO AL 31 DICIEMBRE 2014			\$ 1,554,939.03	\$ 848,679.20	\$ 706,259.83
2015	54115	Materiales Informáticos.	\$220,388.24	\$106,520.43	\$113,867.81
	54203	Servicios de Telecomunicaciones.	\$360,277.87	\$309,967.01	\$ 50,310.86
	61104	Equipos Informáticos.	\$544,108.42	\$344,209.60	\$199,898.82
	61403	Derechos de Propiedad Intelectual.	\$871,662.66	\$172,220.56	\$699,442.10
TOTAL 01 ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2015			\$1,996,437.19	\$932,917.60	\$1,063,519.59
TOTAL			\$5,238,928.53	\$3,026,539.93	\$2,265,932.96

**CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA**

MARA CUARTA DE PRIMERA INSTANCIA DE LA CORTE DE CUENTAS DE LA REPUBLICA; San Salvador a las ocho horas con treinta minutos del día veinte de febrero de dos mil dieciocho.

El presente Juicio de Cuentas clasificado con el Número **JC-IV-22-2016** ha sido instruido en contra de los señores: **LIC. HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA**, Ex Presidente, con un sueldo mensual de \$5,500.00; **ING. NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, Presidente (del 1/06/2014 al 31/12/2015) y Director Propietario en la Junta Directiva en Representación del Sector Privado (del 13/11/2012 al 31/05/2014) con un sueldo mensual de \$5,500.00; **LIC. VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON**, Directora Propietaria en la Junta Directiva en Representación del Sector Privado (del 1/06 al 31/08/2012) con una Dieta de \$125.00; **LIC. NELSON NAPOLEÓN GARCIA RODRIGUEZ**, Director Propietario en la Junta Directiva en Representación del Ministerio de Obras Públicas (del 1/06 al 27/07/2013 y del 28/07/2014 al 31/12/2015) con una Dieta de \$125.00; **LIC. RONNY ARTURO RODRIGUEZ CHANG**, Director Propietario en la Junta Directiva en Representación del Ministerio de Obras Públicas (del 28/06/2013 al 27/07/2014) con una Dieta de \$125.00; **ING. ROBERTO DE JESÚS SOLÓRZANO**, Director Propietario en la Junta Directiva en Representación del Ministerio de Hacienda (del 1/06/2012 al 31/12/2015) con una Dieta de \$125.00; **LIC. CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO**, Director Propietario en la Junta Directiva en Representación del Ministerio de Economía (del 20/01/2012 al 17/03/2014) con una Dieta de \$125.00; **DR. JOSÉ FRANCISCO LAZO MÁRÍN**, Director Propietario en la Junta Directiva en Representación del Ministerio de Economía, (del 18/03/2014 al 04/06/2015) con una Dieta de \$125.00; **LIC. MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LOPEZ**, Directora Propietaria en la Junta Directiva en Representación del Ministerio de Economía (del 05/06 al 31/12/2015) con una Dieta de \$125.00; **GRAL. y LIC. JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ**, Director Propietario en la Junta Directiva en Representación del Ministerio de la Defensa Nacional (del 1/06/2012 al 31/12/2015) con una Dieta de \$125.00; **SR. FRANCISCO JOSÉ RICARDO CRUZ MORENO**, Director Propietario en la Junta Directiva en Representación del Sector Privado (del 13/11/2012 al 31/12/2012) con una Dieta de \$125.00; **ING. NAPOLEON GUERRERO BERRIOS**, Director Propietario en la Junta Directiva en Representación de Sector Privado (del 1/06 al 31/08/2012) con una Dieta de \$125.00; **LIC. NEFTALI RAMIREZ CÁCERES**, Gerente Aeroportuario AIE-MOARG (del 1/01 al 31/12/2015) con un sueldo mensual de \$4,820.00; e **INGA. YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN**, Ex Gerente Aeroportuario AIE-MOARG (del 1/01/2012 al 03/10/2014) con un sueldo mensual de \$4,820.00; por sus actuaciones según del **INFORME DE AUDITORIA DE GESTION A LAS TECNOLOGIAS DE INFORMACIÓN Y**



COMUNICACIÓN, A LA COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA), CORRESPONDIENTE AL PERÍODO DEL UNO DE JUNIO DE DOS MIL DOCE AL TREINTA Y UNO DE DICIEMBRE DE DOS MIL QUINCE, practicado por la Dirección de Auditoria Siete, conteniendo 4 Reparos en concepto de Responsabilidad Administrativa.

Han intervenido en ésta Instancia la licenciada **MARIA DE LOS ANGELES LEMUS DE ALVARADO**, a fs. 59 en su calidad de Agente Auxiliar del señor Fiscal General de la República; Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE** en calidad de Apoderado Judicial de los señores: Ingeniero **NAPOLEON GUERRERO BERRIOS** a fs. 71, del señor **HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA** a fs. 513 y de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN** a fs. 959; Licenciado **CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO** a fs. 77; Licenciado **NEFTALI RAMIREZ CACERES** a fs. 271; Ingeniero **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ** a fs. 524; Licenciado **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, en calidad de Apoderado Judicial de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON** a fs. 707, Licenciado **RONNY ARTURO RODRÍGUEZ CHANG** a fs. 718; Gral. y Licenciado **JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ** a fs. 971; Licenciado **FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO** a fs. 1173; Licenciada **MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LÓPEZ** a fs. 1180; Licenciado **JOSE FRANCISCO LAZO MARÍN** a fs. 1187; Ingeniero **ROBERTO DE JESUS SOLORZANO CASTRO**, mencionado en el presente Juicio como **Roberto de Jesús Solórzano** a fs. 1194; y Licenciado **NELSON NAPOLEÓN GARCÍA RODRIGUEZ** a fs. 1203.

**LEIDOS LOS AUTOS;
Y, CONSIDERANDO:**

I-) Por auto de fs. 50 a fs. 51 ambos vuelto, emitido a las catorce horas del día siete de julio de dos mil dieciséis, esta Cámara ordenó iniciar el Juicio de Cuentas en contra de los servidores actuantes antes expresados, el cual fue notificado al señor Fiscal General de la República mediante acta de fs. 58.

II-) Con base a lo establecido en el Artículo 66 y 67 de la Ley de ésta Institución se elaboró el Pliego de Reparos, el cual corre agregado de folios 51 al fs. 57 ambos vuelto, emitido a las nueve horas y treinta minutos del día veintidós de agosto de dos mil dieciséis; ordenándose en el mismo emplazar a los funcionarios actuantes, para que acudieran a hacer uso de su Derecho de Defensa en el término establecido en el Artículo 68 de la Ley de la Corte de Cuentas y notificarle al señor Fiscal General de la República de la emisión del Pliego de Reparos, que esencialmente dice: **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO UNO.** (Hallazgo N° 1). **"FALTA DE SISTEMAS**



INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)". Según el Informe de Auditoría, en los aeropuertos internacionales Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG) e Ilopango (AIL), comprobaron lo siguiente: **1)** Existen algunos procesos de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) que se efectúan de forma manual y no están siendo apoyados por sistemas informáticos o equipos tecnológicos especializados propiedad de CEPA, de los cuales se mencionan: **a)** Control de llegadas de aeronaves privadas y vuelos cargueros, **b)** Control de la Documentación Integrada Nacional e Internacional emitida, **c)** Elaboración del documento "Publicación de Información Aeronáutica" (AIP por sus siglas en inglés) y **d)** Trazado de rutas, cálculos de combustible, cálculos de tiempos a las Regiones de Información de Vuelo (FIR por sus siglas en inglés) y cálculo total de tiempo en ruta. **2)** Existen limitantes operativas en la Sección de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) relacionadas con la falta de equipo y software especializado para la elaboración y actualización de las cartas aeronáuticas. **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO DOS.** (Hallazgo N°2). **"DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL".** Según el Informe de Auditoría, los Auditores comprobaron las siguientes deficiencias en el registro y control de vuelos realizadas en las torres de control de los Aeropuertos Internacionales El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG) e Ilopango (AIL): **a)** Inconsistencias en la información y obsolescencia del software para el registro diario de las operaciones de vuelo en la Torre de Control de AIES-MOARG, ya que los controladores aéreos utilizan un sistema elaborado en FOX para DOS, el cual no cuenta con las características de seguridad y controles que minimicen el riesgo de ingresar información confiable (Clasificación de líneas aéreas, matrículas de aeronaves, tipo de aeronaves, destino, fechas según horario internacional UTC); así mismo, se comprobó que dicha información no ingresa directamente a la base de datos del Sistema SADFI, debido a que se tiene que efectuar un proceso de migración desde el sistema FOX elaborado en Torre de Control hacia la base del SADFI, previo a una verificación manual por parte de personal del Área de Comercialización del AIES, con el fin de detectar inconsistencias previas a efectuar el cobro por las operaciones aéreas reportadas y **b)** En la Torre de Control del Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL) se detectó que el proceso de registro diario de las operaciones aéreas se registran únicamente de forma manual en las fajas de progreso de vuelo por parte de los controladores aéreos, comprobando que no se cuenta con un sistema automatizado que apoye dicho proceso; dicha información es trasladada a una tabla de Excel que se almacena en un equipo estacionario local, sin medidas de seguridad físicas ni lógicas.



para su resguardo. **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO TRES.** (Hallazgo N° 3). “**LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO**”. Según el Informe de Auditoría, los Auditores comprobaron que en los Aeropuertos Internacionales El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG) e Ilopango (AIL), lo siguiente: **a)** En la pista 25 del Aeropuerto Internacional AIES-MOARG no existe servicio para efectuar aterrizajes con aproximación ILS (Instrument Landing System) que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, ya que únicamente se cuenta con capacidad de aproximaciones ILS en la pista 07; y **b)** El Aeropuerto Internacional de Ilopango no cuenta con ningún servicio para efectuar aproximaciones ILS (Instrument Landing System) que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, o para los casos en que se tienen problemas con mantener la velocidad y altitud en aproximación. **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO CUATRO.** (Hallazgo N° 4). “**CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO**”. Según el Informe de Auditoría, los Auditores verificaron que en los Aeropuertos Internacionales de El Salvador AIES-MOARG e Ilopango, no existe un sistema de Gestión Aeroportuaria Integrado, que administre las áreas de Mantenimiento, Seguridad, Área Administrativa y Financiera, Recursos Humanos, así como las operaciones del Hub de las aerolíneas, en una Plataforma Integradora con una base de datos operacional centralizada.

III-) A fs. 58, corre agregada la Esquela de Notificación efectuada al señor Fiscal General de la República; y los emplazamientos realizados a los señores: **NAPOLEÓN GERRERO BERRIOS**, fs. 62; **CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO**, fs. 63; **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, fs. 67; **HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA**, fs. 69; **NEFTALI RAMIREZ CACERES**, fs. 70; Lic. **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, Apoderado Legal de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERÓN**, fs. 76; **RONNY ARTURO RODRIGUEZ CHANG**, fs. 262; **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEON**, fs. 264; **NELSON NAPOLEÓN GARCIA RODRIGUEZ**, fs. 265; **FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO**, fs. 266, **JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ**, fs. 267; **MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LOPEZ**, fs. 268; **JOSE FRANCISCO LAZO MARIN**, fs. 269; y **ROBERTO DE JESUS SOLORZANO**, fs. 270.

IV-) De fs. 59 al fs. 61, se encuentra agregado el escrito, juntamente con la Credencial y la Resolución N° 046, presentado por la Licenciada **MARIA DE LOS**



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

ANGELES LEMUS DE ALVARADO, por medio del cual se muestra parte en el presente Juicio como Agente Auxiliar del señor Fiscal General de la Republica, y manifiesta lo siguiente: "..." *Que he sido comisionada por el Señor Fiscal General de la Republica para que en su nombre y representación y en mi calidad de Agente Auxiliar, tal como lo compruebo con la credencial que en original presento, me muestre parte en el Juicio de Cuentas Número: JC-IV-22-2016, iniciado en esa Cámara según el Informe de Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo comprendido del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince; contra los señores: LIC. HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA, ING. NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ, LIC. VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON, LIC. NELSON NAPOLEON GARCIA RODRIGUEZ, LIC. RONNY ARTURO RODRIGUEZ CHANG, ING. ROBERTO DE JESUS SOLORZANO, LIC. CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO, DR. JOSE FRANCISCO LAZO MARIN, LIC. MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LÓPEZ, GRAL. Y LIC. JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ, SR. FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO, ING. NAPOLEON GUERRERO BERRIOS, LIC. NEFTALI RAMIREZ CACERES e INGA. YICSI MELBA RODRIGUEZ LEON. A fin de que sentencia se declare la Responsabilidad Administrativa y/o Patrimonial según corresponda a favor del Estado de El Salvador. Al mismo tiempo solicito se envíe a esta sede fiscal copia del Informe de Auditoría que dio origen al presente Juicio de Cuentas...*"

De fs. 71 al fs. 74, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE, en su calidad de Apoderado Judicial del señor NAPOLEON GUERRERO BERRIOS, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: "..." 2. *Que en uso del plazo conferido para hacer uso del derecho de defensa que le corresponde, a continuación ofrezco las explicaciones y pruebas de descargo, en los siguientes términos: 2.1 ASPECTOS DE CARÁCTER JURIDICO: 2.1.1 INCUMPLIMIENTO DEL ART. 49 DE LA LEY DE LA CORTE DE CUENTAS. El inicio del proceso de auditoría, no se hizo del conocimiento legalmente desde sus orígenes a mi representado, lo cual no le permitió participar en el mismo, impidiéndole aportar información importante que pudo haberlo excluido de las responsabilidades de los aparentes hallazgos que se le atribuyen en el Informe, lo cual grava su derecho de defensa, el cual ha sido vulnerado, afectándolo en su principio de inocencia, al haber tenido oportunidad de conocer y participar en el curso del examen, le hubiera permitido a mi representado exponer sus opiniones, con el objeto de ser resueltas las observaciones en ese momento, tal como indica el Art. 49 de la Ley de la Corte de Cuentas. Los*



Directores se encuentran obligados a dar estricto cumplimiento a las disposiciones de la Ley de la Corte de Cuentas y no pueden a su libre decisión, omitir trámites legales, con mayor razón si estos afectan directamente a los funcionarios cuyas gestiones son auditadas; caso contrario se encuentra frente a una franca violación a los principios de legalidad y de defensa, consignados en los Arts. 3 y 4 CPCM, aplicables conforme lo indica el Art. 20 CPCM. Esta omisión, vicia el procedimiento que ha seguido la Dirección de Auditoría Siete y así debe ser declarado.

2.1.2 REQUISITOS DE LOS DIRECTORES DE CEPA. El Art. 7 de la Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece como requisitos a cumplir por las personas que sean nombradas como Directores de la institución, su honorabilidad y competencia, no incluyendo la exigencia que deban contar con conocimientos y experiencia específica en aspectos de equipo tecnológico especializado de apoyo a los procesos de servicios de información aeronáutica o en registros y control de vuelos o servicios de radio ayuda a la radionavegación, ni de sistemas de gestión aeroportuaria integrada, los cuales por su especialización corresponden al personal técnico-administrativo que es contratado para tales fines, y es a quienes les corresponde proponerlos para su aprobación, siendo esto último atribución de la Junta Directiva, quien actúa posteriormente a que los técnicos realicen sus funciones y presenten las propuestas que conforme a sus conocimientos especializados son los más convenientes a la institución. Los controles que faciliten la mejora continua para proporcionar mayor calidad y seguridad a los servicios de información aeronáutica, procesos de registro y control de vuelos, servicios de radio ayuda y gestión portuaria integrada, corresponde pues a gestiones que debe desarrollar el personal técnico-administrativo, ante la Junta Directiva de la institución. Lo dicho se confirma en el mismo informe de auditoría, el cual en los cuatro hallazgos menciona que **“La causa obedece a que la Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG durante el periodo del 1 de Enero 2012 al 3 de octubre 2014 y el Gerente General del Aeropuerto Internacional El Salvador MOARG, durante el periodo del 1 de Enero al 31 de Diciembre de 2015, quien a la vez fue responsable de la Gerencia del aeropuerto Internacional de Ilopango, no efectuaron las gestiones necesarias ante la Junta Directiva de CEPA,** indicando en cada hallazgo la omisión que los Auditores consideran el origen de la responsabilidad atribuida. Por lo anterior no es apropiado atribuir responsabilidad a un miembro de la Junta Directiva, por la supuesta omisión de creación e implementación de sistemas informáticos, que no corresponde a sus atribuciones legales.

2.1.3 PERIODO DE EJERCICIO DE MI REPRESENTADO EN EL CARGO. El Ing. Napoleón Guerrero Berrios fungió en el cargo de Director Propietario de la Junta Directiva de CEPA, durante el periodo auditado, únicamente en el lapso comprendido del 1 de Junio de 2012 al 31 de Agosto de 2012, solamente 92 días que equivale a 3 meses



1523

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

de todo el período auditado de 1309 días, de los 43 meses auditados, lo cual representa una muestra de tiempo bastante limitada, para responsabilizarlo de toda la gestión auditada, comparativamente con el resto de funcionarios que ejercieron funciones en todo el periodo que cubre la auditoria. Si los hallazgos ocurrieron, sin aceptar que así fue, no puede atribuirse responsabilidad a mi representado pues su permanencia en el cargo fue menor a un 7.1% de todo el período auditado; no es congruente que se le aplique la misma medida a un Director que fungió en un escaso período del plazo auditado, que a otras personas que permanecieron en el cargo durante todo el tiempo auditado; no existe proporcionalidad, más que todo tomando en cuenta que los aspectos señalados como reparos son de carácter eminentemente técnicos, que un Director lego en la materia, no puede llegar a dominar en su conocimiento, en un período tan corto de sus funciones. **2.2**

ASPECTOS DE CARÁCTER TECNICO: En el escrito presentado por mi poderdante en el plazo conferido posterior a la lectura del Informe, se expusieron argumentos de naturaleza técnica, los cuales ratifico por este medio, haciendo énfasis en lo siguiente:

2.2.1 REPARO 1 (Antes Hallazgo 4). **FALTA DE SISTEMAS INFORMATICOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMATICA ASPECTOS TECNICOS DE LOS REPAROS.** Sobre este reparo mi representado ha sido informado por las autoridades de CEPA que la Gerencia del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez gestionó las necesidades de recurso tecnológico de las diferentes unidades operativas de ambos aeropuertos, lo cual se evidencia con los memorándum que tal Gerencia envió a la Gerencia de Sistemas de Información. Por otra parte la Junta Directiva de CEPA en su momento, de acuerdo al Manual de Organización de Oficina Central designó a la Gerencia de Planificación para que coordinara todos los procesos mediante el desarrollo de los Planes Operativos Anuales, incluido los aspectos referentes a Sistemas de Información. Con lo anterior, la Junta Directiva de la Institución, incluido mi representado, cumplió con sus atribuciones legales. **2.2.2 REPARO 2** (Antes Hallazgo 5) **LIMITANTES**

EN EL PROCESO DE REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARYG Y AIL. Al respecto, también por información recibida de las autoridades de CEPA, mi representado puede afirmar que la Gerencia del Aeropuerto ha efectuado el requerimiento de migración del sistema de registro de vuelos que se utiliza en el AIES-MOARYG basado en el software FOX, para que sea trasladado hacia el sistema institucional SADFI. **2.2.3 REPARO 3** (Antes Hallazgo 6) **LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACION EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARYG E ILOPANGO.** Igualmente, mi poderdante ha recibido información por parte de funcionarios de CEPA, que el AIES ha operado desde 1980 con procedimientos de



aterrizaje en la pista 25 mediante el VORIDME (Very high frequency Omni Directional Radio Range / Distance Measuring Equipment) y en la pista 07 se ha utilizado el sistema de aterrizajes ILS. Así mismo, que en el ANEXO 10 de la DACI, NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES, CAPITULO 1. DEFINICIONES, se establece que los Estados contratantes determinarán la necesidad de instalaciones específicas de acuerdo con las condiciones prescritas en la norma o método recomendado pertinente. No establece la obligatoriedad de instalar ILS en ambas cabeceras de pista. **2.2.4**

REPARO 4. CARENCIA DE SISTEMA DE GESTION AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO.

Las autoridades de CEPA sostienen que actualmente se utiliza el sistema SADFI para gestionar las áreas administrativa, financiera, recursos humanos y operaciones, el cual también es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo los Departamentos de Mantenimiento y Seguridad. Dicho sistema funciona como la plataforma transaccional de dichas áreas y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de inteligencia de negocios a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. **3.**

CONCLUSIONES. Como ha quedado evidenciado, mi representado no es sujeto de ninguna de las responsabilidades contenidas en los reparos señalados en el Informe de Auditoria, no solo por no corresponder al periodo del 1 de Junio de 2012 al 31 de Agosto del mismo año, en el cual fungió nuestro representado, sino que además porque han sido aclaradas las gestiones realizadas para solucionar las faltas y limitaciones del Informe. Adicional a todo lo anterior, cualquier argumento técnico y legal que sea aportado por el resto de personas incluidas en la Auditoria, que tengan relación al período de funcionamiento de nuestra Poderdante, lo hago propio, en todo lo que puedan favorecer para desvirtuar los hallazgos, pues es prueba en común... ""

De fs. 77 al fs. 80, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO**, quien en el ejercicio legal de su derecho manifiesta: ""Que en dicho juicio aparezco con presunta responsabilidad administrativa en los Reparos Número Uno, Dos, Tres y Cuatro de la Auditoria de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince, a los que me referiré y expondré la legalidad de mis actuaciones, de conformidad a la normativa aplicable, al cargo ejercido y al periodo durante el cual lo ejercí (del 20/01/2012 al 17/03/2014). **1. EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA. REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #1 FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO**



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Amulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoria, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 20 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado, y de la cual se remite copia en el Anexo R01-14. Conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal. **REPARO NÚMERO DOS:** Planteamiento de los auditores: Hallazgo #2 —“**DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL**". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional 'Monseñor Óscar Amulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventarla. Para evidenciar lo descrito, se adjunta lo siguiente: EVIDENCIA: "Copias de memorandos de solicitud de Gerencia del Aeropuerto". Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 20 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado.



y de la cual se remite Copia en el Anexo R01-14; conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal. **REPARO NÚMERO TRES:** **Planteamiento de los auditores:** Hallazgo #3 **"LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO"**. **Argumentos de Defensa.** Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema ILS y que la Junta Directiva de CEPA no promovió la modernización de los radio ayuda de los aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. Para evidenciar lo descrito, se adjunta lo siguiente: **EVIDENCIA: "Junta Directiva si promueve modernización en AIES-MOARG"**. La aprobación del presupuesto anual dentro de CEPA, es una atribución de la Junta Directiva, y en el mismo se incluye la aprobación de todos los proyectos de inversión que se efectuarán en cada una de las empresas de CEPA, incluyendo todos los proyectos relacionados con la modernización de los aeropuertos, y para evidenciar que en todos los años del periodo auditado la Junta Directiva siempre aprobó dichas iniciativas. Por otra parte, a pesar de que se cuenta con el presupuesto de adquisición del ILS, existe la posibilidad de establecer un convenio de donación, por lo que en el Aeropuerto AIES-MOARG ya se ha iniciado las reuniones con representantes de COCESNA, para revisar las especificaciones técnicas del ILS para dicho aeropuerto, lo cual se evidencia en el documento del Anexo R03-07 que contiene copia del Acta elaborada como "Memoria de Reunión" entre los participantes de dicho proyecto. Para el caso del Aeropuerto Internacional de Ilopango, no es posible instalar un sistema AIES manteniendo las dimensiones actuales de la pista, por las condiciones topográficas existentes en el lugar donde está el aeropuerto. Para evidenciarlo, se adjunta el documento emitido por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), que concluye lo señalado. Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 20 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado, y de la cual se



1575

remite copia en el Anexo RO 1-14. Conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal. **REPARO NÚMERO CUATRO:** **Planteamiento de los auditores:** Hallazgo #4 "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO". **Argumentos de Defensa.** Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema de gestión aeroportuaria y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado; le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. Como evidencia de la propiedad del sistema SADFI, se adjunta copia del certificado de depósito No. 426-2008 emitido por el Centro Nacional de Registros (CNR), donde se detallan los diferentes módulos que contiene dicho sistema y que es propiedad de CEPA. El sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrató una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. Adicionalmente, en el presente año se ha establecido un acuerdo de cooperación con el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá conocer de primera mano los avances en tecnología y otras áreas de los aeropuertos del primer mundo. Por su parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. Como evidencia de lo descrito, a continuación se enlista dos ejemplos de misiones oficiales en que la Junta Directiva de CEPA aprobó el envío de

X



profesionales a conocer otros sistemas de gestión aeroportuaria: Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 20 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado, conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle Cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal. **INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA.** Aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince... ""

De fs. 271 al fs. 274, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **NEFTALI RAMIREZ CACERES**, quien en el ejercicio legal de su derecho manifiesta: ""Que en dicho juicio aparesco con presunta responsabilidad administrativa en los Reparos Número Uno, Dos, Tres y Cuatro de Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince, a los que me referiré y expondré la legalidad de mis actuaciones, de conformidad a la normativa aplicable, al cargo ejercido y al periodo durante el cual lo ejercí del uno de enero de dos mil quince al treinta y uno de diciembre de dos mil quince. 1. **EXPOSICIÓN DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA. REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #1. "FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)". Argumentos de Defensa.** Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Amulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada



vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 20 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado, conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal. **REPARO NÚMERO DOS: Planteamiento de los auditores:**

Hallazgo # 2. "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Amulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventarla. **REPARO NÚMERO TRES:**

Planteamiento de los auditores: Hallazgo #3. "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema ILS y que la Junta Directiva de CEPA no promovió a modernización de los radio ayuda de los aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Oscar Amulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. La aprobación del presupuesto anual dentro de CEPA, es una



atribución de la Junta Directiva, y en el mismo se incluye la aprobación de todos los proyectos de inversión que se efectuarán en cada una de las empresas de CEPA, incluyendo todos los proyectos relacionados con la modernización de los aeropuertos; como consecuencia del presupuesto aprobado, relacionado con la adquisición de sistema ILS aprobado por la Junta Directiva de CEPA, el AIES-MOARG ya ha elaborado las especificaciones técnicas para una eventual licitación y promover el proceso de compra; por otra parte, a pesar de que se cuenta con el presupuesto de adquisición del ILS, existe la posibilidad de establecer un convenio de donación, por lo que en el Aeropuerto AIES-MOARG ya se ha iniciado las reuniones con representantes de COCESNA, para revisar las especificaciones técnicas del ILS para dicho aeropuerto, lo cual se evidencia en el documento del Anexo R03-07 que contiene copia del Acta elaborada como "Memoria de Reunión" entre los participantes de dicho proyecto. Para el caso del Aeropuerto Internacional de Ilopango, no es posible instalar un sistema ILS manteniendo las dimensiones actuales de la pista, por las condiciones topográficas existentes en el lugar donde está el aeropuerto; se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo: a través de nota fechada el 20 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado, conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal.

REPARO NÚMERO CUATRO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #4 "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema de gestión aeroportuaria y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado; le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. Como evidencia de la propiedad del sistema SADFI, se adjunta copia del certificado de depósito No. 426-2008 emitido por el Centro Nacional de Registros (CNR), donde se detallan los diferentes módulos que



1527

contiene dicho sistema y que es propiedad de CEPA. El sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrató una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. Adicionalmente, en el presente año se ha establecido un acuerdo de cooperación con el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá conocer de primera mano los avances en tecnología y otras áreas de los aeropuertos del primer mundo. Por su parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 20 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado; conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal. **INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA.** Aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince. **II. CONCLUSIONES:** Que conforme los argumentos y documentación que anexo, estimo haber probado ante esa Honorable Cámara, que no hay con mis actuaciones violación a ninguna disposición legal y por lo tanto la pretensión de la responsabilidad administrativa atribuida queda desvirtuada... ""

8



De fs. 513 al fs. 520, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial del licenciado **HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: *“...1. Que el día diecinueve de Octubre del presente año, mi poderdante fue emplazado para hacer uso de su derecho de defensa en los Reparos deducidos sobre la base del Informe de Auditoria de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al período del uno de Junio de dos mil doce al treinta y uno de Diciembre de dos mil quince, practicado por la Dirección de Auditoria Siete, en el cual se atribuyen a mi representado cuatro reparos en su actuación como ex Presidente de la Junta Directiva de CEPA; 2. Que en uso del plazo conferido para ejercer el derecho de defensa que le corresponde, a continuación ofrezco argumentos jurídicos y explicaciones técnicas, como pruebas de descargo, en los siguientes términos: 2.1 ASPECTOS DE CARÁCTER JURIDICO: 2.1.1 INCUMPLIMIENTO DEL ART. 49 DE LA LEY DE LA CORTE DE CUENTAS. El inicio del proceso de auditoría, no se hizo del conocimiento legalmente desde sus orígenes a mi representado, lo cual no le permitió participar en el mismo, impidiéndole aportar información importante que pudo haberlo excluido de las responsabilidades de los aparentes hallazgos que se le atribuyen en el Informe, lo cual grava su derecho de defensa que ha sido vulnerado, afectándolo en su principio de inocencia. Al haber tenido oportunidad de conocer y participar en el curso del examen, le hubiera permitido a mi representado exponer sus opiniones, con el objeto de ser resueltas las observaciones en ese momento, tal como indica el Art. 49 de la Ley de la Corte de Cuentas. Los Directores de Auditoria se encuentran obligados a dar estricto cumplimiento a las disposiciones de la Ley de la Corte de Cuentas y no pueden a su libre decisión, omitir trámites legales, con mayor razón si éstos afectan directamente a los funcionarios cuyas gestiones son auditadas; caso contrario se encuentra frente a una franca violación a los principios de legalidad y de defensa, consignados en los Arts. 3 y 4 CPCM, aplicables conforme lo indica el Art. 20 CPCM. Esta omisión, viola además el derecho constitucional de audiencia, y consecuentemente vicia el procedimiento que ha seguido la Dirección de Auditoría Siete y así debe ser declarado, como acto nulo insubsanable. Arts. 2, 78, 236 y 237 CPCM. 2.1.2 REQUISITOS DE LOS DIRECTORES DE CEPA. El Art. 7 de la Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece como requisitos a cumplir por las personas que sean nombradas como Presidente de la Junta Directiva de la institución, su honorabilidad y competencia, no incluyendo la exigencia que deban contar con conocimientos y experiencia específica en aspectos de equipo tecnológico especializado de apoyo a los procesos de servicios de información aeronáutica o en registros y control de vuelos o servicios de radio ayuda a la radionavegación, ni de*



sistemas de gestión aeroportuaria integrada, los cuales por su especialización corresponden al personal técnico-administrativo que es contratado para tales fines. Por lo anterior no es apropiado atribuir responsabilidad a un miembro de la Junta Directiva, por la supuesta omisión de creación e implementación de sistemas informáticos, que no corresponde a sus atribuciones legales.

2.1.3 PERIODO DE EJERCICIO DE MI REPRESENTADO EN EL CARGO. El Lic. Herman Alberto Arene Guerra fungió en el cargo de Presidente de la Junta Directiva de CEPA, desde el 13 de Diciembre de 2011 al 21 de Marzo de 2014, o sea que del periodo auditado que corresponde del 1 de Junio de 2012 al 31 de Diciembre de 2015, que representan 43 meses, mi representado únicamente fungió menos de 22 meses, que equivale a la mitad de todo el período auditado, lo cual representa una muestra de tiempo limitada para responsabilizarlo de toda la gestión auditada, con mayor razón que los aspectos señalados como reparos son de carácter eminentemente técnicos, que un Director lego en la materia, no puede llegar a dominar en su conocimiento, en un período incompleto de sus funciones.

2.1.4 JERARQUIA DE NORMAS LEGALES APLICABLES. En los 4 reparos se señala que han sido inobservados los artículos 9, 13 y 39 del Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público y los artículos 51 y 52 de las Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Respecto de las disposiciones del Reglamento que se dicen han sido inobservadas, es importante mencionar que las mismas hacen referencia primordialmente a las responsabilidades de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), que no es otra cosa más que el conjunto de recursos, procedimientos y técnicas usadas en el procesamiento, almacenamiento y transmisión de información, necesarias para la gestión y transformación de la información, y muy en particular el uso de ordenadores y programas que permiten crear, modificar, almacenar, administrar y proteger y recuperar esa información. El Art. 3 del mismo Reglamento, no citado en el Informe, indica que la Unidad de Tecnología de Información y Comunicación, debe estar "ubicada en un nivel jerárquico que le permita ejercer la gobernabilidad e independencia funcional dentro de la entidad, conforme a su nivel de madurez tecnológico ya su tamaño..." la cita anterior tiene por objeto ubicar los límites de responsabilidad legal que corresponde a los miembros de la Junta Directiva y a la Unidad TIC, a fin de que no se atribuyan a los primeros, responsabilidades que corresponden única y exclusivamente a la segunda; independiente y más trascendente que lo anterior, es importante mencionar un aspecto de orden puramente jurídico, que como tal ha sido ignorado por los auditores a quienes por su formación académica son legos en las ciencias jurídicas el cual tiene relación con la jerarquía y primacía de las normas jurídicas. Los señores Magistrados sin duda habrán advertido que me refiero a la prevalencia de



las normas jurídicas, representada en la pirámide de Kelsen, en cuya cúspide y solamente debajo de la Constitución se encuentran los Convenios Internacionales que habiendo sido suscritos por nuestro país y ratificados por el Órgano Legislativo, se encuentran situados incluso por sobre la leyes y por supuesto muy por encima de los Reglamentos y otras normas de funcionamiento administrativo y operacional. En aplicación de lo anterior, haré referencia a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo especializado de las Naciones Unidas, que fue creado el 7 de diciembre de 1944, dentro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual fue suscrito por el Estado de El Salvador y ratificado en su momento por la Asamblea Legislativa, habiendo adquirido categoría de ley de la República. La OACI es el órgano permanente encargado de la administración de los principios y normas establecidos en el Convenio. La OACI trabaja junto a los 191 Estados miembros del Convenio y a grupos de la industria para elaborar Normas y Métodos Recomendados (SARPs) para la aviación civil internacional. Como ha sido dicho y es sabido, los Convenios Internacionales suscritos por El Salvador están por sobre otras normas de menor jerarquía, dentro de las que se encuentran el Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación de las Entidades del Sector Público y las Normas Técnicas de Control Interno de CEPA, en lo que respecta a aspectos técnicos y de comunicación en la referida institución; en consecuencia, las normas aplicables a la aeronáutica civil son las establecidas para tal efecto en los Anexos, Manuales, Instructivos, etc que la OACI emite. La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), es un Organismo Internacional de Integración Centroamericana, creado por los Estados Centroamericanos, para dar cumplimiento a sus compromisos y obligaciones, contraídos como signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que como se dijo antes dio origen a la OACI. El Artículo 2 del Convenio establece los **derechos exclusivos** de COCESNA en la prestación de: **a.** Servicios de Tránsito Aéreo. **b.** Telecomunicaciones aeronáuticas **c.** Radio ayudas para la navegación en Región de Vuelo (FIR) Centroamérica Como puede observarse, las telecomunicaciones aeronáuticas son servicios exclusivos a ser provistos por COCESNA según el Art. 2 del Convenio y en consecuencia no corresponde a ninguna autoridad aeroportuaria de la Región incluida CEPA, abstraerse de ellas, creando sus propios sistemas informáticos, de registro y control de vuelos, servicios de radio ayuda o sistemas de gestión aeroportuaria, a los que se refieren los 4 reparos que le son atribuidos a mi representado. En consecuencia, no puede atribuírsele a mi representado la violación de una norma jurídica que se encuentra en situación de inferioridad con otra superior que no ha sido violada, por lo que los reparos carecen de sustento legal y deben ser desvanecidos. También es importante destacar la competencia de la autoridad salvadoreña sobre aspectos de aviación civil la cual



1529

corresponde a la Autoridad de Aviación Civil (AAC), regida por su Ley Orgánica, en cuyo texto se encuentran delimitadas sus funciones, así: "Art. 6.- Son funciones de la AAC, **la regulación, fiscalización y control, de todas las actividades de la aviación civil, relativas a** la autorización, modificación, cancelación y revocación de los certificados de operadores y de permisos de operación, tanto de operadores de transporte aéreo como de los aeródromos y helipuertos civiles, servicios de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, servicios de meteorología aeronáutica, **servicios de información aeronáutica**, servicios e instalación de navegación aérea, así como el registro, certificación y fiscalización del personal aeronáutico, las aeronaves y demás infraestructuras aeronáuticas; inclusive el régimen de sanciones correspondiente a infracciones sobre la materia objeto de esta ley." Indicando además el referido cuerpo legal, sus atribuciones, así: "ATRIBUCIONES DE LA AAC. Art. 7. Son atribuciones de la AAC: 1. Fomentar el desarrollo de la aviación civil, de acuerdo a los principios establecidos en la presente ley. 2. **Regular los aspectos técnicos y operacionales de las actividades relacionadas con la aviación civil.** 3. **Fiscalizar, supervisar y controlar todas las actividades relacionadas con la aviación civil.** 4. **Dictar y elaborar Ordenes, Regulaciones, Disposiciones Administrativas, Directrices, Manuales de Procedimientos, Publicaciones de Información Aeronáutica y Asesoramiento**, y demás normas técnicas y de operación complementarias de las regulaciones aeronáuticas de El Salvador; de conformidad a la presente ley. 5. Establecer reglas y procedimientos técnicos alternos, para garantizar la seguridad aeronáutica cuando sea impracticable cumplir algún requerimiento técnico, sobre la materia; de conformidad a la presente ley. 6. Regular y aprobar, normas, procedimientos y métodos aplicables a los servicios de protección al vuelo, de conformidad a la presente ley. 7. Adoptar todas las medidas o acciones necesarias para garantizar que las actividades aeronáuticas sean realizadas de manera segura 15. Otorgar itinerarios, frecuencias y horarios de vuelo de todo servicio aéreo de transporte público; de acuerdo a procedimientos establecidos en esta ley; 19. Regular todas las actividades relacionadas con las empresas operadoras de transporte aéreo, escuelas relacionadas con la aviación civil, centros de mantenimiento, aeronaves, y todo lo relacionado con los aspectos técnicos y económicos de la aeronáutica civil, como de los servicios de navegación aérea. Como puede apreciarse, la AAC tiene por ley competencias en actividades aeronáuticas, cuya inobservancia le es atribuida en la auditoría a los funcionarios de CEPA, pretendiendo ampararse para ello en el Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, sin tomar en cuenta la existencia de otras normativas superiores que regulan estos aspectos e indican a otro ente estatal su competencia al respecto. **2. ASPECTOS DE CARÁCTER**



TECNICO: En el escrito presentado por mi Poderdante en el plazo conferido posterior a la lectura del Informe, se expusieron argumentos de naturaleza técnica, los cuales ratifico por este medio, haciendo énfasis en lo siguiente: 2.2.1 REPARO UNO. "FALTA DE SISTEMAS INFORMATICOS Y EQUIPOS TECNOLOGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SEVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA". Durante el periodo que mi poderdante fungió como Presidente de CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez gestionó las necesidades de recurso tecnológico de las diferentes unidades operativas de ambos aeropuertos, lo cual se evidencia con los memorándum que tal Gerencia envió a la Gerencia de Sistemas de Información. Por otra parte la Junta Directiva de CEPA en su momento, de acuerdo al Manual de Organización de Oficina Central designó a la Gerencia de Planificación para que coordinara todos los procesos mediante el desarrollo de los Planes Operativos Anuales, incluido los aspectos referentes a Sistemas de Información. Con lo anterior, la Junta Directiva de la Institución incluido mi representado, cumplió con sus atribuciones legales. 2.2.2 REPARO DOS. "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL." Durante el periodo que mi representado fungió en el cargo de Presidente de CEPA, puede afirmar que la Gerencia del Aeropuerto ha efectuado el requerimiento de migración del sistema de registro de vuelos que se utiliza en el AIES-MOARYG basado en el software FOX, para que sea trasladado hacia el sistema institucional SADFI. Al respecto existen diversos Memorándum que contienen las solicitudes de la Gerencia del Aeropuerto, por lo que en su momento fueron efectuadas todas las acciones necesarias para la migración de un sistema al otro. 2.2.3 REPARO TRES. "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACION EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARYG E ILOPANGO." Igualmente mi poderdante se encuentra en condiciones de asegurar que mientras ejerció la Presidencia de la institución, tuvo acceso a información que indicaba que el AIES ha operado desde 1980 con procedimientos de aterrizaje en la pista 25 mediante el VOR/DME (Very high frequency Omni Directional Radio Range / Distance Measuring Equipment) y en la pista 07 se ha utilizado el sistema de aterrizajes ILS. El ANEXO 10 de la OACI, NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES, CAPITULO.1. DEFINICIONES, que como se ha indicado rige con primacía los servicios de tránsito aéreo, establece que los Estados contratantes determinarán la necesidad de instalaciones específicas de acuerdo con las condiciones prescritas en la norma o método recomendado pertinente. No establece la obligatoriedad de instalar ILS en ambas cabeceras de pista. 2.2.4 REPARO CUATRO. "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTION AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS



1330

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO." Actualmente se utiliza el sistema SADFI para gestionar las áreas administrativa, financiera, recursos humanos y operaciones, el cual también es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo los Departamentos de Mantenimiento y Seguridad. Dicho sistema funciona como la plataforma transaccional de dichas áreas y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de inteligencia de negocios a través de un grupo de "dashboard" de información por cada temática del aeropuerto. 3. ANTECEDENTES Y CONTEXTO DE LA GESTION PRESIDENCIAL (Periodo 13-12-2011 a 21-03-2014). Finalmente considero conveniente exponer a los señores Magistrados, el contexto de la gestión de mi representado en el cargo de Presidente de la institución. La responsabilidad y funciones de mi representado como Presidente de la Junta Directiva de CEPA, en el periodo indicado del 13 de Diciembre de 2011 al 21 de Marzo de 2014 que, ejerció de manera muy ejecutiva dada la enormidad y urgencia del desafío, no puede caracterizarse de "estándar" o "normal". Para introducir a los señores magistrados en las dimensiones de la tarea, me permito citar textualmente algunos párrafos de la Memoria de Labores de CEPA correspondiente al periodo de junio 2012 a mayo 2013 que adjunto a este escrito. En el diagnóstico realizado en la Memoria de Labores 2011-2012 se constató un profundo y prolongado abandono institucional y un severo agotamiento de su modelo de gestión, que junto con el impacto de la crisis mundial se reflejó en el deterioro de sus indicadores financieros y en considerables pérdidas de competitividad. "Se encontró una institución sin rumbo, en gran parte debido a una alta rotación de Presidentes en su Junta Directiva (11 Presidentes en los últimos 22 años y 8 en los últimos 8 años) y a la ausencia prolongada de decisiones estratégicas. "En términos de gestión, la falta de una adecuada política financiera obligó a que las empresas rentables subsidiaran a las empresas deficitarias y la ausencia prolongada de una política comercial desactualizó los cánones de arrendamiento y las tarifas, con lo cual no se maximizaron las potenciales comerciales y financieras de la infraestructura y activos estratégicos de CEPA. Como consecuencia de esta dinámica institucional, sus empresas rentables (Aeropuerto Internacional de El Salvador y Puerto de Acajutla) fueron perdiendo competitividad a nivel regional e internacional. "A nivel laboral, se detectó la baja motivación de sus trabajadores, el déficit en los niveles de calificación de su personal técnico y profesional, así como el deterioro de sus condiciones de trabajo. En materia salarial, prevaleció la discrecionalidad, con importantes distorsiones entre los diferentes puestos de trabajo. El clima laboral interno estuvo marcado por la desconfianza y la falta de una cultura de diálogo y colaboración de los empleados con las jefaturas y de estos con, los diferentes sindicatos. "Esta situación generó un deterioro institucional y un severo agotamiento de la infraestructura."



portuaria, Aero portuaria y ferroviaria, de su marco jurídico y estructura organizacional, de su modelo de gestión y de su equipamiento tecnológico, así como el desaprovechamiento de sus importantes zonas extra portuarias". En dicho Informe afirmó mi poderdante que "Bajo una concepción de gestión anticipatoria, sobresalen la firma del convenio con UNOPS en junio 2012 y con PNUD en Octubre de 2012, organismos internacionales que nos acompañarían y complementarían, depurando proyectos, acortando tiempos de adquisiciones y contrataciones y asegurando la transparencia de todo el proceso. En este mismo periodo se estructuraron simultáneamente dos fuentes de financiamiento: la titularización de flujos futuros del Aeropuerto para financiar el plan de modernización y rehabilitación, y una amplia línea de crédito del BCIE para financiar la inversión en todas las empresas". A continuación hizo referencia a "los dos grandes proyectos que nos fueron encomendados por la presidencia de la república: la modernización y ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador, y la Concesión del Puerto de la Unión Centroamericana, además de 4 grandes proyectos complementarios". Al referirse a la modernización y ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador se enumeraron los 10 principales ejes de ejecución, resaltando para los fines de los hallazgos de la Corte de Cuentas de la República, los siguientes: **1.** Se identificaron los proyectos de Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto; **2.** Se preparó y depuró la cartera de proyectos de pre-inversión, a partir de la contratación en Junio 2012 de la agencia de Naciones Unidas para Servicios de Operación de Proyectos (UNOPS); **3.** Se logró por unanimidad la aprobación de la Asamblea Legislativa para que CEPA pudiera titularizar hasta el 20% de sus flujos anuales; **4.** Se estructuró y ejecuta la titularización de los flujos futuros del Aeropuerto y de CEPA, obteniéndose en Febrero de 2013, \$58.3 millones de dólares para financiar los proyectos del Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización; **8.** Se iniciaron los procesos licitatorios de los proyectos del Plan de Rehabilitación, Modernización y Optimización, por un monto equivalente al 65% del total de los Fondos de la Titularización; **10.** Se inició la planificación de la empresa de servicios de apoyo a la navegación aérea, la cual modernizará, optimizará e integrará los servicios aeronáuticos del Aeropuerto Internacional de El Salvador e Ilopango. Para la modernización de los activos estratégicos la Memoria de Labores destaca la firma de un Convenio Marco de Cooperación entre CEPA y UNOPS el 17 de Junio de 2012 y un Convenio con el PNUD para ejecutar el Programa de Modernización y Gestión de los Activos Estratégicos de CEPA, por un monto de US \$103 millones, para proyectos de inversión en el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Puerto de Acajutla y Puerto de La Unión. No obstante, las inversiones programadas en el Aeropuerto en el periodo 2012-2014 se estimaron en \$78.5 millones (\$58.3 millones con recursos de la titularización y



1531

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



\$20.2 millones con recursos propios). **4. CONCLUSIONES.** Como ha quedado evidenciado por las razones jurídicas expuestas al inicio, mi representado no es sujeto de ninguna de las responsabilidades contenidas en los reparos señalados en el Informe de Auditoría, no solo por no haber fungido en todo el período auditado al que corresponden los reparos, sino que además porque han sido aclaradas las gestiones realizadas para solucionar las faltas y limitaciones que contiene el Informe de Auditoría. Adicional a todo lo anterior, cualquier argumento técnico y legal que sea aportado por el resto de personas incluidas en la Auditoría, que tengan relación al período de funcionamiento de nuestra Poderdante, lo hago propio, en todo lo que puedan favorecer para desvirtuar los hallazgos, pues es prueba en común. Finalmente es importante tomar en cuenta los antecedentes y contexto dentro del cual la Presidencia de CEPA fue ejercida en el período que correspondió a mi representado, en el cual se afrontaron serios retos operativos y administrativos que por su trascendencia fueron atendidos de forma prioritaria, en beneficio de CEPA y del Estado, y en pleno cumplimiento de las competencias legales que le corresponden... ""

De fs. 524 al fs. 527, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: ""...1. EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #1. "FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 19 de mayo de año en Curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado. Conforme ha



quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal.

REPARO NÚMERO DOS: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #2. "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventarla, para que la nueva aplicación funcione en ambos aeropuertos. Como resultado de lo mostrado, la Gerencia de Sistemas de Información ya ha elaborado el programa informático requerido y se implementa inicialmente en el AIES-MOARG para luego aplicarlo en el AILO. Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 19 de mayo de año en Curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la Cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado. Conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal.

REPARO NÚMERO TRES: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #3. "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema LS y que la Junta Directiva de CEPA no promovió la modernización de los radio ayuda de los aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas



1532

de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. La aprobación del presupuesto anual dentro de CEPA, es una atribución de la Junta Directiva, y en el mismo se incluye la aprobación de todos los proyectos de inversión que se efectuarán en cada una de las empresas de CEPA, incluyendo todos los proyectos relacionados con la modernización de los aeropuertos, y para evidenciar que en todos los años del periodo auditado la Junta Directiva siempre aprobó dichas iniciativas. Como consecuencia del presupuesto aprobado, relacionado con la adquisición de sistema ILS aprobado por la Junta Directiva de CEPA, el AIES-MOARG ya ha elaborado las especificaciones técnicas para una eventual licitación y promover el proceso de Compra. Por otra parte, a pesar de que se cuenta con el presupuesto de adquisición del ILS, existe la posibilidad de establecer un convenio de donación, por lo que en el Aeropuerto AIES-MOARG ya se ha iniciado las reuniones con representantes de COCESNA, para revisar las especificaciones técnicas del ILS para dicho aeropuerto, lo cual se evidencia en el documento que contiene copia del Acta elaborada como "Memoria de Reunión" entre los participantes de dicho proyecto. Para el caso del Aeropuerto Internacional de Ilopango, no es posible instalar un sistema ILS manteniendo las dimensiones actuales de la pista, por las condiciones topográficas existentes en el lugar donde está el aeropuerto. Para evidenciarlo, se adjunta el documento emitido por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA). Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 19 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado. Conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal.

REPARO NÚMERO CUATRO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #4. "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema de gestión aeroportuaria y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado; le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema



utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. Como evidencia de la propiedad del sistema SADFI, se anexa Certificación emitida por el Centro Nacional de Registro (CNR), del certificado de depósito No. 426-2008, donde se detallan los diferentes módulos que contiene dicho sistema y que es propiedad de CEPA. El sistema SADFI funciona como la plataforma transnacional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrató una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. Adicionalmente, en el presente año se ha establecido un acuerdo de cooperación con el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá conocer de primera mano los avances en tecnología y otras áreas de los aeropuertos del primer mundo. Por su parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA. Aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince... ""

De fs. 707 al fs. 716, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, en su calidad de Apoderado Judicial de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: ""...2. Que en uso del plazo conferido para ejercer el derecho de defensa que le corresponde a mi representada, a continuación ofrezco las explicaciones y pruebas de descargo, en los siguientes términos: 2.1 ASPECTOS DE CARÁCTER JURIDICOS. 2.1.1 INCUMPLIMIENTO DEL ART. 49 DE LA LEY DE LA CORTE DE CUENTAS. El inicio del



1533

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



proceso de auditoría no se hizo del conocimiento legalmente desde sus orígenes a mi representada, lo cual no le permitió participar en el mismo, impidiéndole de esta forma aportar información importante que pudo haberla excluida de las responsabilidades de los aparentes hallazgos que se le atribuyen en el Informe, lo cual grava y vulnera su derecho de defensa afectándolo en su principio de inocencia. Al haber tenido oportunidad de conocer y participar en el curso del examen, le hubiera permitido a mi representada exponer sus opiniones, con el objeto de ser resueltas las observaciones en ese momento, tal como indica el Art. 49 de la Ley de la Corte de Cuentas. Los Directores de Auditoría se encuentran obligados a dar estricto cumplimiento a las disposiciones de la Ley de la Corte de Cuentas y no pueden a su libre decisión y arbitrio omitir trámites legales, con mayor razón si éstos afectan directamente a los funcionarios cuyas gestiones son auditadas; caso contrario se encuentra frente a una franca violación a los principios de legalidad y de defensa, consignados en los Arts. 3 y 4 CPCM, aplicables conforme lo indica el Art. 20 CPCM. Esta omisión, vicia el procedimiento que ha seguido la Dirección de Auditoría Siete, igual que al resultado del mismo, y así debe ser declarado, como acto nulo insubsanable. Arts. 2, 78, 236 y 237 CPCM. Lo anterior se hizo del conocimiento de la Directora de Auditoría Siete en la oportunidad que se tuvo de responder a la lectura del Informe, pero fue ignorado sin haber emitido su opinión sobre este aspecto jurídico de trascendencia, que incluso lleva, como se ha expresado, a la anulación de lo actuado por no haberse observado el debido proceso, violentando el derecho de audiencia que por mandato constitucional le corresponde a mi representada. Esta nulidad insubsanable alegada, puede ser incluso decretada de oficio por los señores Magistrados. Arts. 232 c), 235 y 238 CPCM.

2.1.2 REQUISITOS DE LOS DIRECTORES DE CEPA. El Art. 7 de la Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, establece como requisitos a cumplir por las personas que sean nombradas como Directores de la institución, su honorabilidad y competencia, no incluyendo la exigencia que deban contar con conocimientos y experiencia específica en aspectos de equipo tecnológico especializado de apoyo a los procesos de servicios de información aeronáutica o en registros y control de vuelos o servicios de radio ayuda a la radionavegación, ni de sistemas de gestión aeroportuaria integrada, los cuales por su especialización corresponden al personal técnico-administrativo que es contratado para tales fines. Por lo anterior no es apropiado atribuir responsabilidad a un miembro de la Junta Directiva, por la supuesta omisión de creación e implementación de sistemas informáticos, que no corresponde a sus atribuciones legales.

2.1.3 PERIODO DE EJERCICIO DE MI REPRESENTADA EN EL CARGO. La señora Vilma Isabel Hernández de Calderón fungió en el cargo de Director Propietario de la Junta Directiva de CEPA, durante el periodo auditado, únicamente en el lapso comprendido del 1 de Junio de 2012 al 31 de Agosto de 2012, o sea solamente 92

X



días, que equivale a 3 meses de todo el período auditado 1309 días de los 43 meses auditados; lo cual representa una muestra de tiempo bastante limitada, para responsabilizarla de toda la gestión auditada, comparativamente con el resto de funcionarios que ejercieron funciones en todo el período que cubre la auditoría. Si los hallazgos ocurrieron, sin aceptar que así fue, no puede atribuirse responsabilidad a mi representada pues su permanencia en el cargo fue menor a un 7% de todo el período auditado. No es congruente que se le aplique la misma medida a un Director que fungió en un escaso período del plazo auditado, que a otras personas que permanecieron en el cargo durante todo el tiempo auditado. No existe proporcionalidad, más que todo tomando en cuenta que los aspectos señalados como reparos son de carácter eminentemente técnicos, que un Director lego en la materia, no puede llegar a dominar en su conocimiento en un período tan corto de sus funciones.

2.1.4 JERARQUIA DE NORMAS LEGALES APLICABLES. En los 4 reparos se señala que han sido inobservados los artículos 9,13 y 39 del Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público y los artículos 51 y 52 de las Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Respecto de las disposiciones del Reglamento que se dicen han sido inobservadas, es importante mencionar que las mismas hacen referencia primordialmente a las responsabilidades de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), que no es otra cosa más que el conjunto de recursos, procedimientos y técnicas usadas en el procesamiento, almacenamiento y transmisión de información, necesarias para la gestión y transformación de la información, y muy en particular el uso de ordenadores y programas que permiten crear, modificar, almacenar, administrar, proteger y recuperar esa información. El Art. 3 del mismo Reglamento, no citado en el Informe, indica que la Unidad de la Tecnología de la información y Comunicación, debe estar ubicada en un nivel jerárquico que le permita ejercer la gobernabilidad e independencia funcional dentro de la entidad, conforme a su nivel de madurez tecnológico y a su tamaño. La cita anterior tiene por objeto ubicar los límites de responsabilidad legal que corresponde a los miembros de la Junta Directiva y a la Unidad TIC, a fin de que no se atribuyan a los primeros, responsabilidades que corresponden única y exclusivamente a la segunda. Este es un tema de independencia de funciones y responsabilidades. Independiente y más trascendente que lo anterior, es importante mencionar un aspecto de orden puramente jurídico, que como tal ha sido ignorado por los auditores, que por su formación académica son legos en las ciencias jurídicas, el cual tiene relación con la jerarquía y primacía de las normas jurídicas. Los señores Magistrados sin duda habrán advertido que me refiero a la prevalencia de las normas jurídicas, representado en la pirámide de Kelsen, en cuya cúspide y solamente debajo de



1534

la Constitución se encuentran los Convenios Internacionales que habiendo sido suscritos por nuestro país y ratificados por el Órgano Legislativo, se encuentran únicamente debajo de la Constitución, pero situados incluso por sobre la leyes y por supuesto muy por encima de los Reglamentos y otras normas de funcionamiento administrativo y operacional. En aplicación de lo anterior, haré referencia a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo especializado de las Naciones Unidas, que fue creado el 7 de diciembre de 1944, dentro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual fue suscrito por el Estado de El Salvador y ratificado en su momento por la Asamblea Legislativa, habiendo adquirido así categoría de ley de la República. La OACI es el órgano permanente encargado de la administración de los principios y normas establecidos en el Convenio. La OACI trabaja junto a los 191 Estados miembros del Convenio y a grupos de la industria para elaborar Normas y Métodos Recomendados (SARPs) para la aviación civil internacional. Como es sabido, los Convenios Internacionales suscritos por El Salvador están por sobre otras normas de menor jerarquía dentro de las que se encuentran el Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación de las Entidades del Sector Público y las Normas Técnicas de Control Interno de CEPA, en lo que respecta a aspectos técnicos y de comunicación en la referida institución. En consecuencia, las normas aplicables a la aeronáutica civil son las establecidas para tal efecto en los Anexos, Manuales, Instructivos, etc. que la OACI emite. El Art. 144 Cn., establece que la ley no podrá modificar o derogar lo acordado en un tratado vigente para El Salvador y en caso de conflicto entre el tratado y la ley en sentido amplio- prevalece el tratado. La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), es un Organismo Internacional de Integración Centroamericana, creado por los Estados Centroamericanos, para dar cumplimiento a sus compromisos y obligaciones, contraídos como signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que como se dijo antes dio origen a la OACI. El Artículo 2 del Convenio establece los **derechos exclusivos** de COCESNA en la prestación de: a. Servicios de Tránsito Aéreo. b. Telecomunicaciones aeronáuticas, c. Radio ayudas para la navegación en Región de Vuelo (FIR) Centroamérica. Como puede observarse, las telecomunicaciones aeronáuticas son servicios exclusivos a ser provistos por COCESNA según el Art.2 del Convenio y en consecuencia no corresponde a ninguna autoridad aeroportuaria de la Región incluida CEPA, abstraerse de ellas, creando sus propios sistemas informáticos, de registro y control de vuelos, servicios de radio ayuda o sistemas de gestión aeroportuaria, a los que se refieren los 4 reparos que le son atribuidos a mi representada. En consecuencia, no puede atribuírsele la violación de una norma jurídica que se encuentra en situación de inferioridad con otra superior que no ha sido violada, por lo que los reparos carecen de sustento legal.



y deben ser desvanecidos. Como ha quedado dicho, ninguna norma puede modificar lo acordado en un tratado y en consecuencia no puede pretenderse hacer señalamientos de incumplimiento al Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación de las Entidades del Sector Público y las Normas Técnicas de Control Interno de CEPA, los cuales se encuentran por debajo de la jerarquía jurídica que le corresponde al Convenio, que dispone condiciones y aspectos totalmente distintos para los controles aeronáuticos. **2.2 ASPECTOS DE CARÁCTER TECNICO:** En el escrito presentado en nombre de mi Poderdante en el plazo conferido posterior a la lectura del Informe, se expusieron argumentos de naturaleza técnica, los cuales ratifico por este medio, haciendo énfasis en lo siguiente: **2.2.1 REPARO UNO. FALTA DE SISTEMAS INFORMATICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMÁTICA ASPECTOS TÉCNICOS DE LOS REPAROS.** **RESPUESTA:** Los técnicos sostienen que el SADFI, cuya implementación fue acordada oportunamente por la Junta Directiva de la institución, proporciona la información sobre controles señalada, sin embargo, el SADFI como herramienta meramente administrativa financiera, no está regulada ni es requerida por la aeronáutica civil para los objetivos específicos del AIS; la Aviación Civil se rige por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos; para el caso específico de los Servicios de Información Aeronáutica y de éste la RAC-AIS 3.001 (Regulación de los Servicios de Información Aeronáutica de la AAC). En el Anexo 15 referido, se establece que las obligaciones y funciones del AIS son: recibir, originar, cotejar, reunir, editar, formatear, publicar y distribuir información aeronáutica concreta. Su propósito por normativa internacional es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información/datos aeronáuticos que se requieren para las operaciones de la aviación civil internacional. Así mismo, el Anexo 15 establece textualmente que "los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para cerciorarse de que la información/los datos aeronáuticos que suministran respecto a su territorio, así como sus áreas de responsabilidad a efectos de los servicios de tránsito aéreo, son adecuados, de la calidad requerida y oportunos." También es de suma importancia mencionar que éstos servicios están siendo auditados y vigilados por la Autoridad de Aviación Civil, basándose en las normativas aplicables a la Aviación (tal como lo establece la Ley Orgánica de Aviación en su Artículo 6 Funciones de la AAC). El Doc 8126 Manual para los Servicios de Información Aeronáutica de la OACI, Capítulo 2, SUMINISTRO DE DATOS EN BRUTO, 2.5. Modos de comunicación: entre los modos de comunicación requeridos deberán estar: a) Servicio de mensajería, b) Servicio de correos, e) Servicio fijo aeronáutico, d) telefax, e) teléfono, f) red de computadoras y g) internet (correo electrónico y sitios web). Al contar con todas estas herramientas tecnológicas, exigidas por las normativas aplicables, el AIS



del AIES-MOARG cumplió con los requerimientos exigidos por la normativa que rige la aviación civil. b) Control de la documentación integrada nacional e internacional emitida. RESPUESTA: Según opinión de los técnicos, esta información no se considera necesaria el uso de sistema informático dentro de CEPA para su resguardo, debido a las siguientes razones: i. La documentación referida debe llevarse en forma física porque de esa forma es auditada por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC). La documentación referida debe de estar en forma física porque es un documento de consulta que toda oficina de AIS debe tener en el Aeropuerto, para revisión de personas en dicha oficina. iii. Cualquier cambio de información efectuado por AIS de El Salvador, a la documentación referida, es enviada a COCESNA, a través de la red de intercambio de mensajes en el sitio Web de COCESNA, como se muestra en la imagen (www.cocesna.org), que fue adjuntada al escrito anteriormente presentado. c) Elaboración de documento "Publicación de Información Aeronáutica" (AIP por sus siglas en inglés) RESPUESTA: Afirman los técnicos que no se considera necesario el uso de sistema informático dentro de CEPA para su resguardo, debido a las siguientes razones: i. La documentación referida debe llevarse en forma física porque de esa forma es auditada por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC). ii La documentación referida debe de estar en forma física porque es un documento de consulta que toda oficina de AIS debe tener en el Aeropuerto, para revisión de usuarios en dicha oficina. iii. Cualquier cambio de información efectuado por AIS de El Salvador, a la documentación referida, es enviada a COCESNA, a través de la red de intercambio de mensajes en el sitio Web de COCESNA, como se muestra en la imagen (www.cocesna.org), que fue adjuntada en anterior escrito. Al ingresar al enlace de "El Salvador", se podrá obtener acceso a los documentos que elabora AIS de El Salvador y que envía a COCESNA para publicar, como se muestra en la imagen del sitio Web: Al "bajar el documento referido, se visualiza el documento que se elabora en AIS y que se publica en COCESNA respetando los formatos y plantillas definidas. Adicionalmente, CEPA usaba el sistema que provee COCESNA, por lo que no necesitaba desarrollar ningún aplicativo informático para el registro de la información. Esto podría verificarse en físico en las instalaciones del AIES-MOARG. d) Trazado de rutas, cálculos de combustible, cálculos de tiempos a las regiones de información de vuelo (FIR por sus siglas en inglés), cálculo total de tiempo en ruta. RESPUESTA: Lo indicado no es responsabilidad de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS); En el Anexo 15 del Convenio mencionado, se establece que las obligaciones y funciones del AIS son: recibir, originar, cotejar, reunir, editar, formatear, publicar y distribuir información aeronáutica concreta. Su propósito por normativa internacional es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información/datos aeronáuticos que se requieren para las operaciones de la aviación civil internacional. Asimismo, el Doc 8126



Manual para los Servicios de información Aeronáutica de la OACI; Capítulo 1, INTRODUCCION, 1.1. Finalidad del servicio de información aeronáutica (AIS); Responsabilidad del servicio de información aeronáutica: 1.1.3. En el Anexo 15 se especifica que cada Estado contratante debe proporcionar un AIS para la recopilación y distribución de información aeronáutica que haya de utilizarse en cualquiera de los tipos de operaciones de aeronaves. El Capítulo 3, ORGANIZACIÓN DE UN SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA (AIS), 3.1.1, señala que El objetivo de los servicios de información aeronáutica, según lo indicado en el Anexo 15, es asegurar la circulación de la información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación internacional. Por otra parte, de acuerdo al Anexo 2 de la OACI, Reglamento del aire, Capítulo 2 Aplicación del Reglamento del Aire, numeral 2.3.2 Medidas previas al vuelo: Es responsabilidad del piloto al mando: "Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado". Continúa el Reparo 1 señalando que "2) Existen limitantes operativas en la Sección de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) relacionadas con la falta de herramientas de software especializado para la elaboración y actualización de las cartas aeronáuticas". RESPUESTA: La Sección de Informática del Aeropuerto consolidaba las necesidades del recurso informático de todos los centros de costos; incluyendo a la oficina de AIS. Posteriormente la Gerencia de Sistemas realizaba un consolidado Institucional; éste requerimiento institucional era centralizado por UACI y llevado a promoción ante Junta Directiva. De esas gestiones existe documentación física de respaldo en poder del AIES-MOARG; documentos físicos que pueden ser consultados directamente con CEPA. Con respecto a la elaboración y actualización de cartas aeronáuticas, no era responsabilidad de la sección de AIS ni del AIES-MOARG la elaboración de éstas; la responsabilidad era de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC), con el apoyo de la tecnología que posee la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA); tal como lo establece la LOAC (Ley Orgánica de Aviación Civil) en ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR EJECUTIVO Art. 14.- Corresponde al Director Ejecutivo: 5. Establecer las rutas o aerovías sobre el espacio aéreo salvadoreño, así como las zonas prohibidas, peligrosas o áreas de circulación restringida; no obstante no ser responsabilidad del AIES, la elaboración de estos procedimientos; en su momento se hicieron gestiones ante la AAC para incorporar personal técnico del AIES en la elaboración de los procedimientos PBN



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

(mejoras y gestión del espacio aéreo salvadoreño). Adicionalmente a todo lo expuesto, existe el Memorando con referencia ADM-041/2012 de fecha 30 de Abril de 2012, en el cual se detalla las diferentes necesidades de recurso tecnológico que la Unidad había indicado como importante para desarrollar sus actividades; e igual ocurre con el Cronograma de Actividades para el proceso de compra de Adquisición de recurso Informático del año 2012. Ambos documentos se encuentran en poder de CEPA, en donde pueden ser requeridos. **2.2.2 REPARO DOS "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AÍES-MOARG Y AIL. 2.2.3 REPARO CUATRO. "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTION AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO.** Ambos hallazgos se encuentran relacionados, y un AMS (Airport Managemerit System) aglutina todos estos beneficios, razón por la que se hará comentarios comunes, basados en las opiniones de los técnicos. La Junta Directiva, recibió de la Gerencia Aeroportuaria la iniciativa que daría paso a la "Transformación del Aeropuerto Internacional El Salvador" en el año 2012. Dentro de los proyectos categorizados como de "Facilitación al Pasajero, se ramificaron proyectos Autofinanciables" en esos proyectos se propuso por la Gerencia la ejecución del Proyecto denominado Sistema AMS-CUTE (Airport Management System y Common Use Terminal Equipment, ambos por sus siglas en inglés respectivamente). Estos sistemas permitirían gestionar las operaciones del Aeropuerto basados en el principio de dato único (es decir una automatización aeroportuaria): desde las áreas AODB (Airport Operational Database, RMS (Resources Management System), FIDS, hasta el Billing. Este sistema permitiría realizar la automatización del Aeropuerto. Seguidamente esta iniciativa se transformó en un plan de ejecución por parte de la Administración Superior de ese momento; fue así como CEPA decidió ejecutar los proyectos de Modernización y Rehabilitación del Aeropuerto mediante un Convenio con PNUD denominado "Programa de Modernización y gestión de los activos estratégicos de CEPA". Ese documento se encuentra en CEPA y puede consultarse para corroborar que el mismo fue incluido dentro de esa planificación. No obstante estas gestiones para modernizar el activo; el AIES ya registraba en el SADFI los itinerarios de vuelos, despegues, aterrizajes, entradas y salidas de hangares, derechos de embarque, cobros por aterrizajes y estacionamientos, y facturación de carga. Adicionalmente, la Gerencia de Sistemas diseñó y puso en funcionamiento en esos años el "Sistema de Información Gerencial" del Aeropuerto, el cual tuvo una función similar a la del sistema de gestión aeroportuaria; del cual nuestra representada desconoce si a la fecha continua funcionando, pero que si podría encontrarse evidencia de su existencia a través de la Gerencia de Sistemas de CEPA.



2.2.3 REPARO 3 "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACION EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO. El AIES ha operado desde 1980 con procedimientos de aterrizaje en la pista 25 mediante el VOR/DME (Very high frequency Omni Directional Radio Range / Distance Measuring Equipment) y en la pista 07 se ha utilizado el sistema de aterrizajes ILS. Así mismo, en el ANEXO 10 de la OACI, NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES, CAPITULO 1. DEFINICIONES, establece que los Estados contratantes determinarán la necesidad de instalaciones específicas de acuerdo con las condiciones prescritas en la norma o método recomendado pertinente. No establece la obligatoriedad de instalar ILS en ambas cabeceras de pista. **3. CONCLUSIONES.** Como ha quedado evidenciado, mi representada no es sujeto de ninguna de las responsabilidades contenidas en los reparos señalados en el Informe de Auditoría, no solo por no corresponder al período del 1 de Junio de 2012 al 31 de Agosto del mismo año, en el cual fungió mi representada, sino que además porque han sido aclaradas las gestiones realizadas para solucionar las faltas y limitaciones del Informe. Adicional a todo lo anterior, cualquier argumento técnico y legal que sea aportado por el resto de personas incluidas en la Auditoría, que tengan relación al período de funcionamiento de nuestra Poderdante, lo hago propio, en todo lo que puedan favorecer para desvirtuar los hallazgos, pues es prueba en común... """.

De fs. 718 al fs. 723, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **RONNY ARTURO RODRÍGUEZ CHANG**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: ""...**1. EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA.** Previo a iniciar los argumentos para cada uno de los reparos con los cuales he sido relacionado, considero necesario establecer que de la lectura del informe de auditoría no se evidencia la relación de las funciones de la Junta Directiva de CEPA con la normativa incumplida señalada como fundamento para cada uno de los reparos. En el contenido del Informe, el equipo auditor cita disposiciones legales, pero no las relaciono con las funciones específicas de los miembros de la Junta Directivo de CEPA que de conformidad a la Ley nos corresponde, situación que vulnera nuestro derecho de defensa, siendo que no tenemos los elementos precisos que debemos desvirtuar a fin de sostener la legalidad de nuestros actos, por lo que sería irresponsable emitir argumentos con base a estas suposiciones o inferencias. Con lo anterior no se estaría gozando de todas las garantías procesales y principios del derecho penal aplicables en el Derecho Administrativo Sancionador contenidos en la Constitución de la República que este implica, dentro de los cuales destacan las garantías de legalidad, tipicidad, antijuricidad y culpabilidad. "Atendiendo a estos principios debe analizarse lo que constituye la causa de la sanción:



1537

lo infracción y aparece que sus elementos esenciales son : 1- Una acción u omisión: el comportamiento positivo u omisivo del administrado vulnera un mandato o una prohibición contenido en la norma administrativa; 2) La sanción: para que este comportamiento sea constitutivo de infracción es necesario, que el ordenamiento legal reserve para el mismo una reacción de carácter represivo una sanción; 3- La Tipicidad: El comportamiento del infractor, así como la sanción prevista para el mismo, deben aparecer descritos con suficiente precisión en una norma con rango de ley. 4-La culpabilidad: En todo ordenamiento sancionador rige el criterio de que la responsabilidad puede ser exigida solo si en el comportamiento del agente se apreció la existencia de dolo a culpa. (Líneas Juris prudenciales de la Sala de lo Contencioso Administrativo Año 1995-1998). En ese orden de ideas y en relación o los supuestos incumplimientos que se le atribuyen a la Junta Directiva en el informe, se comprueba que este carece de la acción u omisión mediante la cual se ha vulnerado un mandato o una prohibición contenido en una norma administrativa; en consecuencia, sería imposible mantener el reparo. También es importante agregar lo dispuesto en las Normas de Auditoría Gubernamental, Título II, Normas Generales. Capítulo III, Normas aplicables a la fase de ejecución. Art. 80. Confirmada la deficiencia, el auditor debe elaborar los hallazgos con los siguientes atributos: 1. Condición u observación: Es la deficiencia identificada por los auditores y sustentada en documentos de auditoría, con evidencia relevante, suficiente, competente y pertinente. 2. Criterio o normativa incumplida: Es la disposición legal, reglamentaria, ordenanza y otra normativa técnica aplicable que ha sido incumplida. 3. Causa: Es el origen de la condición u observación señalada, e identifica quién originó la deficiencia. 4. Efecto: Impacto cuantitativo o cualitativo ocurrido o que podría ocurrir, originado por la condición u observación, tanto en relación con el área o cuenta auditada, como la probabilidad de que se extienda a la entidad en su conjunto, de manera que motive a los diferentes niveles jerárquicos correspondientes, a la adopción de las medidas correctivas oportunas, para el control de los riesgos identificados. Bajo estos términos y ante la revisión del documento o normativa en el que se sustenta la condición reportada por el equipo auditor, se advierte que no es posible identificar la oposición entre ambos, por lo que a criterio de los suscritos no se han aplicado las Normas de Auditoría Gubernamental emitidas por esa honorable Corte. Es importante mencionar, que para los cuatro reparos, el mismo equipo auditor señala que "la causa obedece a que la Gerente General del Aeropuerto Internacional MOARyG quien a su vez fue el responsable de la Gerencia del Aeropuerto Internacional de Ilopango hasta el 31 de diciembre del 2015, no ha efectuado las gestiones necesarias ante la Junta Directiva de CEPA Por lo tanto, es preciso que esa honorable Cámara, valore que la Junta Directiva no realiza funciones operativas, siendo necesario que el designado para tales efectos, conociendo las necesidades de



cada unidad, lo eleve a dicha Junta. No existe disposición legal que establezca que es función de la Junta Directiva i) establecer controles efectivos que faciliten la mejora continua para propiciar mayor calidad y seguridad de los servicios de información aeronáutica; ii) realizar gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la Torre de control del Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL), con respecto a la Torre de Control del AEIES-MOARG; iii) Promover la modernización de los radios ayuda de los Aeropuertos Internacionales AIES-MOARG y de Ilopango; y iv) efectuar gestiones para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado. Como se observa, dichas necesidades deben hacerse del conocimiento de la Junta Directiva para la toma de decisiones, lo cual como quedará demostrado, en cada ocasión que era requerido, la Junta Directiva siempre aprobaba la adquisición y contratación de todos los recursos y servicios para la mejora de la operación en los aeropuertos. **REPARO NÚMERO UNO: (Hallazgo #1). "FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)".** Al respecto se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, planteó diferentes necesidades de recurso tecnológico, habiendo aprobado la Junta Directiva en todas las ocasiones la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto. La Junta Directiva siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. **REPARO NÚMERO DOS: (Hallazgo #2). "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL".** Al respecto, se informa que mediante nota del mes de febrero enviada por la Gerencia del Aeropuerto a la Gerencia de Sistemas de Información, se realizó el requerimiento de migración del sistema de registro de vuelos que se utiliza en el AIES-MOARG basado en el software FOX para que sea trasladado hacia el sistema institucional SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada del requerimiento y ha brindado las instrucciones necesarias para atenderlo. **REPARO NÚMERO TRES: (Hallazgo #3). "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO".** Al respecto se informa que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos



1538

para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado el referido presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. La aprobación del presupuesto anual dentro de CEPA, es una atribución de la Junta Directiva, y en el mismo se incluye la aprobación de todos los proyectos de inversión que se efectuarán en cada una de las empresas de CEPA, incluyendo todos los proyectos relacionados con la modernización de los aeropuertos. Como consecuencia del presupuesto aprobado, relacionado con la adquisición de sistema ILS aprobado por la Junta Directiva de CEPA, el AIES-MOARG ya ha elaborado las especificaciones técnicas para una eventual licitación y promover el proceso de compra. Por otra parte, a pesar de que se cuenta con el presupuesto de adquisición del ILS, existe la posibilidad de establecer un convenio de donación, por lo que en el Aeropuerto AIES-MOARG ya se ha iniciado las reuniones con representantes de COCESNA, para revisar las especificaciones técnicas del ILS para dicho aeropuerto, lo cual se evidencia en el documento del Anexo R03-07 que contiene copia del Acta elaborada como "Memoria de Reunión" entre los participantes de dicho proyecto. Para el caso del Aeropuerto Internacional de Ilopango, no es posible instalar un sistema ILS manteniendo las dimensiones actuales de la pista, por las condiciones topográficas existentes en el lugar donde está el aeropuerto. Para evidenciarlo, se adjunta el documento emitido por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), que concluye lo señalado. **REPARO NÚMERO CUATRO: (Hallazgo #4). "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO"**. Al respecto, se informa que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. El sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboord de información por cada temática del aeropuerto. Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrató una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. (Ver Anexo R04-02). Adicionalmente, en el presente año se ha establecido un acuerdo de cooperación con el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá conocer de primera mano los

X



avances en tecnología y otras áreas de los aeropuertos del primer mundo. Por su parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA. Aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo a esa honorable Cámara, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince... ""

De fs. 959 al fs. 969, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEON**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: ""... Que en uso del plazo conferido para hacer uso del derecho de defensa que le corresponde, a continuación ofrezco las explicaciones y pruebas de descargo, en los siguientes términos: 2.1 ASPECTOS DE CARÁCTER JURIDICO:
2.1.1 INCUMPLIMIENTO DEL ART. 49 DE LA LEY DE LA CORTE DE CUENTAS. El inicio del proceso de auditoría, no se hizo del conocimiento legalmente desde sus orígenes a mi representada, lo cual no le permitió participar en el mismo, impidiéndole aportar información importante que pudo haberlo excluido de las responsabilidades de los aparentes hallazgos que se le atribuyen en el Informe, lo cual grava su derecho de defensa, el cual ha sido vulnerado, afectándolo en su principio de inocencia. Al haber tenido oportunidad de conocer y participar en el curso del examen, le hubiera permitido a mi representada exponer sus opiniones, con el objeto de ser resueltas las observaciones en ese momento, tal como indica el Art. 49 de la Ley de la Corte de Cuentas. Los Directores de los distintos Sectores se encuentran obligados a dar estricto cumplimiento a las disposiciones de la Ley de la Corte de Cuentas y no pueden a su libre decisión, omitir trámites legales, con mayor razón si estos afectan directamente a los funcionarios cuyas gestiones son auditadas; caso contrario se encuentra frente a una franca violación a los principios de legalidad y de defensa, consignados en los Arts. 3 y 4 CPCM, aplicables conforme lo indica el Art. 20 CPCM. Esta omisión, vicia el procedimiento que ha seguido la Dirección de Auditoría Siete y así debe ser declarado. 2.1.2 PERIODO DE



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

EJERCICIO DE MI REPRESENTADA EN EL CARGO. Mi representada fungió en el cargo de Gerente Aeroportuario de CEPA, durante el periodo auditado, únicamente en el lapso comprendido del 1 de Enero de 2012 al 26 de Septiembre de 2014, y no al 3 de Octubre de 2014 como erróneamente se consigna en el Informe de Auditoria; y la primera notificación que recibió fue hasta el día 14 de mayo del presente año mediante un periódico de circulación nacional. 3. APECTOS DE CARÁCTER TECNICOS. HALLAZGO N°.1 FALTA DE SISTEMAS INFORMATICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA. (AIS) A. Comprobamos lo siguiente: 1) En los Aeropuertos Internacionales MOARG e Ilopango, existen algunos procesos de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) que se efectúan de forma manual y no están siendo apoyados por sistemas informáticos o equipos tecnológicos especializados propiedad de CEPA, de los cuales mencionamos: a) Control de Llegadas de aeronaves privadas y vuelos cargueros. RESPUESTA: Durante la gestión de mi representada el SADFI ya registraba la información señalada; mas sin embargo, El SADFI como herramienta meramente administrativa financiera, no está regulada ni es requerida por la aeronáutica civil para los objetivos específicos del AIS; la Aviación Civil se rige por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos; para el caso específico de los Servicios de Información Aeronáutica y de éste la RAC-AIS 3.001(Regulación de los Servicios de Información Aeronáutica de la AAC). En el Anexo 15, se establece que las obligaciones y funciones del AIS son: recibir, originar, cotejar, reunir, editar, formatear, publicar y distribuir información aeronáutica concreta. Su propósito por normativa internacional es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información/datos aeronáuticos que se requieren para las operaciones de la aviación civil internacional. Asimismo, el Anexo 15 establece textualmente que "los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para cerciorarse que la información y los datos aeronáuticos que suministran respecto a su territorio, así como sus áreas de responsabilidad a efectos de los servicios de tránsito aéreo, son adecuados, de la calidad requerida y oportunos. "También es de suma importancia mencionar que éstos servicios están siendo auditados y vigilados por la Autoridad de Aviación, basándose en las normativas aplicables a la Aviación (tal como lo establece la Ley Orgánica de Aviación en su Artículo 6 Funciones de la AAC). Doc 8126 Manual para los Servicios de información Aeronáutica, Capítulo 2, SUMINISTRO DE DATOS EN BRUTO, 2.5. Modos de comunicación: entre los modos de comunicación requeridos deberán estar: a) Servicio de mensajería, b) Servicio de correos, c) Servicio fijo aeronáutico, d) telefax, e) teléfono, f) red de computadoras y g) internet (correo electrónico y sitios web); el AIS del AIES-MOARG cumplió con los requerimientos exigidos por la normativa que rige la aviación civil. Es importante aclarar



lo siguiente: La Organización de Aviación Civil internacional (OACI), organismo especializado de las Naciones Unidas, se creó con la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. La OACI es el órgano permanente encargado de la administración de los principios establecidos en el Convenio; y El Salvador es una de los Estados miembros firmantes. La OACI trabaja junto a los 191 Estados miembros del Convenio y a grupos de la industria para elaborar Normas y métodos recomendados (SARPs) para la aviación civil internacional. Los Convenios Internacionales suscritos por El Salvador están por encima de Normas técnicas de control interno, reglamentos e inclusive Leyes de la Republica; por lo que, las normas aplicables a la Aeronáutica son las establecidas para tal efecto en los Anexos, Manuales, etc. que la OACI emite. b) Control de la documentación integrada nacional e internacional emitida. RESPUESTA: Esta información no se considera necesario el uso de sistema informático dentro de CEPA para su resguardo, debido a las siguientes razones: i. La documentación referida debe llevarse en forma física porque de esa forma es auditada por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC). ii. La documentación referida debe de estar en forma física porque es un documento de consulta que toda oficina de AIS debe tener en el Aeropuerto, para revisión de personas en dicha oficina. iii. Cualquier cambio de información efectuado por AIS de El Salvador, a la documentación referida, es enviada a COCESNA, a través de la red de intercambio de mensajes en el sitio Web de COCESNA, como se muestra en la siguiente imagen (www.cocesna.org): En el Anexo 15, se establece que las obligaciones y funciones del AIS son: recibir, originar, cotejar, reunir, editar, formatear, publicar y distribuir información aeronáutica. Su propósito por normativa internacional es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información datos aeronáuticos que se requieren para las operaciones de la aviación civil internacional. Asimismo, el Anexo 15 establece textualmente que "los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para cerciorarse de que la información/los datos aeronáuticos que suministran respecto a su territorio, así como sus áreas de responsabilidad a efectos de los servicios de tránsito aéreo, son adecuados, de la calidad requerida y oportunos." También es de suma importancia mencionar que éstos servicios están siendo auditados y vigilados por la Autoridad de Aviación Civil, basándose en las normativas aplicables a la Aviación (tal como lo establece la Ley Orgánica de Aviación en su Artículo 6 Funciones de la AAC). c) Elaboración de documento "Publicación de Información Aeronáutica" (AIP por sus siglas en inglés) RESPUESTA: Esta información no se considera necesario el uso de sistema informático dentro de CEPA para su resguardo debido a las siguientes razones: i. La documentación referida debe llevarse en forma física porque de esa forma es auditada por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC). ii) La documentación referida debe de estar en forma física porque es



1539

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



documentación referida. Adicionalmente, CEPA usaba durante mi periodo, el sistema que provee COCESNA, por lo que no necesitaba desarrollar ningún aplicativo informático para el registro de la información. La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) es un Organismo Internacional de Integración Centroamericana, creado por los Estados Centroamericanos, para dar cumplimiento a sus compromisos y obligaciones, contraídos como signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944). El Artículo 2 del Convenio establece los derechos exclusivos de COCESNA en la prestación de: 1. Servicios de Tránsito Aéreo 2. Telecomunicaciones aeronáuticas Radio ayudas para la navegación en Región de Vuelo (FIR) Centroamérica. Como pudo observarse, las telecomunicaciones aeronáuticas son servicios exclusivos a ser provistos por COCESNA; según el Art. 2 del Convenio. d) Trazado de rutas, cálculos de combustible, cálculos de tiempos a las regiones de información de vuelo (FIR por sus siglas en inglés), cálculo total de tiempo en ruta.

RESPUESTA: Lo indicado no es responsabilidad de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS); En el Anexo 15, se establece que las obligaciones y funciones del AIS son: recibir, originar, cotejar, reunir, editar, formatear, publicar y distribuir información aeronáutica concreta. Su propósito por normativa internacional es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información/datos aeronáuticos que se requieren para las operaciones de la aviación civil internacional. Asimismo, el Doc 8126 Manual para los Servicios de información Aeronáutica de la OACI: Capítulo I, INTRODUCCION, 1.1. Finalidad del servicio de información aeronáutica (AIS); Responsabilidad del servicio de información aeronáutica: 1.1.3. En el Anexo 15 se especifica que cada Estado contratante debe proporcionar un AIS para la recopilación y distribución de información aeronáutica que haya de utilizarse en cualquiera de los tipos de operaciones de aeronaves. Esta es la responsabilidad básica. Capítulo 3, ORGANIZACIÓN DE UN SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA (AIS), 3.1.1, El objetivo de los servicios de información aeronáutica, según lo indicado en el Anexo 15, es asegurar la circulación de la información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación internacional. Por otra parte, de acuerdo al Anexo 2 de la OACI, Reglamento del aire, Capítulo 2 Aplicación del Reglamento del Aire, numeral 2.3.2 Medidas previas al vuelo: Es responsabilidad del piloto al mando: "Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado". Asimismo, el Artículo 2 del Convenio



establece los derechos exclusivo de COCESNA en la prestación de: 1. Servicios de Tránsito Aéreo 2. Telecomunicaciones aeronáuticas. 3. Radio ayudas para la navegación en Región de Vuelo (FIR) Centroamérica como puede observarse, las telecomunicaciones aeronáuticas son servicios exclusivos a ser provistos por COCESNA; según el Art. 2 del Convenio. 2) Existen limitantes operativas en la Sección de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) relacionadas con la falta de herramientas de software o equipos tecnológicos especializados, así como las capacitaciones técnicas hacia el recurso como las siguientes: RESPUESTA: Durante el período que mi representada estuvo como Gerente del AIES, la Sección de Informática del Aeropuerto consolidaba las necesidades del recurso informático de todos los centros de costos; incluyendo a la oficina de AIS. Posteriormente la Gerencia de Sistemas realizaba un consolidado Institucional; éste requerimiento institucional era centralizado por UACI y llevado a promoción ante Junta Directiva. De esas gestiones existe documentación física de respaldo en poder del AIES-MOARG (memos GAES de la Gerencia AIES hacia la Gerencia de Sistemas y posteriormente la respectiva emisión de los Puntos de Actas una vez aprobados por la Junta Directiva). Con respecto a la elaboración y actualización de cartas aeronáuticas, debo aclarar que no era responsabilidad de la sección de AIS ni del AIES-MOARG la elaboración de éstas; la responsabilidad era de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC), con el apoyo de la tecnología que posee la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA); tal como lo establece la LOAC (Ley Orgánica de Aviación Civil) en ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR EJECUTIVO. Art. 14. Corresponde al Director Ejecutivo: 5. Establecer las rutas o aerovías sobre el espacio aéreo salvadoreño, así como las zonas prohibidas, peligrosas o áreas de circulación restringida; no obstante no ser responsabilidad del AIES, la elaboración de estos procedimientos; durante el periodo de funciones de mi apoderada gestionó en el año 2013 ante la AAC para incorporar personal técnico del AIES en la elaboración de los procedimientos PBN (mejoras y gestión del espacio aéreo salvadoreño). Con respecto a la falta de servicio de internet altemo de contingencia que garantice la continuidad de los servicios de información aeronáutica que se consultan y publican en dicha sección a través de los enlaces para internet, debo aclarar que la Gerencia de Sistemas de Información en el proceso de contratación de servicios de internet y enlaces de datos, siempre solicitaba la entrega de un grupo de dispositivos Módem USB y al personal de AIS se les proporcionaba para su uso en contingencias de diferentes Unidades.

HALLAZGO N°. 2 DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES MOARG Y AIL y HALLAZGO N° 4 CARENCIA DE SISTEMA DE GESTION AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE



1540

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO. Me he permitido unir los hallazgos 2 y 4 ya que ambos se encuentran íntimamente relacionados, y un AMS (Airport Management System) aglutina todos estos beneficios. Durante la gestión de mi representada a cargo de la Gerencia del AIES-MOARG tuvo la oportunidad de presentar a la Presidencia de CEPA y Junta Directiva, la iniciativa que daría paso a la Transformación del Aeropuerto Internacional El Salvador en el año 2012; en esa presentación desarrolló todos los ejes de transformación en una fase inicial. Dentro de los proyectos categorizados como de "Facilitación al Pasajero, se ramificaron proyectos Autofinanciables" en esos proyectos propuso la ejecución del Proyecto denominado Sistema AMS-CUTE (Airport Management System y Common Use Terminal Equipment, ambos por sus siglas en inglés respectivamente). Estos sistemas permitirían gestionar las operaciones del Aeropuerto basados en el principio de dato único (es decir una automatización aeroportuaria): desde las áreas AODB (Airport Operational Database, RMS (Resources Management System, FIDS, hasta el Billing. Este sistema permitiría realizar la automatización del Aeropuerto. Entre los meses de enero y septiembre de 2012 mi apoderada realizó varias presentaciones del Proyecto de Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional El Salvador a la Junta Directiva de CEPA; en esas presentaciones se conceptualizó la necesidad de ejecutar el Proyecto denominado "CUTE". Los miembros de Junta Directiva aprobaron el planteamiento y eso dio lugar al "Programa de Modernización y Gestión de los activos estratégicos de CEPA" (documento de entendimiento entre CEPA y PNUD para ejecutar los proyectos contenidos en la Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto, suscrito en octubre de 2012); seguidamente esta iniciativa se transformó en un plan de ejecución por parte de la Administración Superior de ese momento; fue así como CEPA decidió ejecutar los proyectos de Modernización y Rehabilitación del Aeropuerto mediante un Convenio con PNUD denominado "Programa de Modernización y gestión de los activos estratégicos de CEPA". No obstante estas gestiones para modernizar el activo; el AIES ya registraba en el SADFI los itinerarios de vuelos, despegues, aterrizajes, entradas y salidas de hangares, derechos de embarque, cobros por aterrizajes y estacionamientos, y facturación de carga. Adicionalmente, la Gerencia de Sistemas diseñó y puso en funcionamiento en esos años el "Sistema de Información Gerencial" del Aeropuerto, el cual tuvo una función similar a la del sistema de gestión aeroportuaria; del cual desconoce mi representada si a la fecha continua funcionando, pero podría encontrarse evidencia de su existencia a través de la Gerencia de Sistemas. En cuanto al punto relacionado con el AILO, debo indicar que durante el periodo de mi apoderada, realizó gestiones ante la Autoridad de Aviación Civil para la obtención de fondos a través de COCESNA para realizar sustituciones y renovaciones de tecnología. Estas notas de gestiones también se

X



encuentran en poder de CEPA y pueden consultarse. Y HALLAZGO 3, LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACION EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO. A) En la pista 25 del AIES no existe servicio para efectuar aterrizajes con aproximación ILS ya que se comprobó que únicamente se cuenta con capacidad de aproximación ILS en la pista 07. El AIES ha operado desde 1980 con procedimientos de aterrizaje en la pista 25 mediante el VOR/DME (Very high frequency Omni Directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) en la pista 07 se ha utilizado el sistema de aterrizajes ILS. Asimismo, en el ANEXO 10 de la OACI, NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES, CAPITULO 1. DEFINICIONES, establece que los Estados contratantes determinarán la necesidad de instalaciones específicas de acuerdo con las condiciones prescritas en la norma o método recomendado pertinente. No establece la Obligatoriedad de instalar ILS en ambas cabeceras de pista. En virtud de la anterior, en el mes de julio de 2014 mi representada gestionó ante la Junta Directiva de CEPA el Suministro, Desmontaje y puesta en funcionamiento del Sistema de Aterrizaje por instrumentos (ILS); dicho documento no tiene en su poder, por lo que solicito que esa autoridad requiera a la Secretaria de Actas de Junta Directiva que facilite el punto OCTAVO del Acta 2651 del mes y año mencionado. B) El AILO no cuenta con ningún servicio para efectuar aproximaciones ILS que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad... En el ADJUNTO C. "INFORMACIÓN Y TEXTO DE ORIENTACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS PARA ILS, VOR, PARA RADIOBALIZAS DE 75 MHz (EN RUTA), del Anexo 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen 1, "Radioayudas para la navegación" la (OACI) presenta los criterios y recomendaciones que deben cumplir los emplazamientos para los diferentes tipos de radioayudas. Del ADJUNTO C, se presentan las páginas ADJC-9 y 10 en las que se detallan las dimensiones de las áreas críticas y sensibles para el localizador y el Glide Slope de los Sistemas de Aterrizajes por Instrumentos (ILS). Para la instalación de un ILS, se deberían colocar localizadores en ambas cabeceras de la pista; los cuales como puede observarse caen en las zonas de los barrancos..."

De fs. 971 al fs. 977, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: "..."1. EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA, REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #1 - "FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



(AIS)". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. REPARO NÚMERO DOS: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #2- "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL". Argumentos de Defensa, al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventarla. Como resultado de la solicitud de la Gerencia del AIES-MOARG, la Gerencia de Sistemas de Información ha desarrollado los programas informáticos necesarios para que en el sistema SADFI se pueda efectuar el registro diario de vuelos que se desarrolla en la Torre de Control de dicho aeropuerto, y el mismo ha sido instalado para el desarrollo de la fase de pruebas en paralelo y garantizar así el funcionamiento del mismo. REPARO NÚMERO TRES: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 3 - "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema ILS y que la Junta Directiva de CEPA no promovió la modernización de los radio ayuda de los aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo



Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. REPARO NÚMERO CUATRO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 4- "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema de gestión aeroportuaria y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado; le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI) , para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. Como evidencia de la propiedad del sistema SADFI, se adjunta copia del certificado de depósito No. 426-2008 emitido por el Centro Nacional de Registros (CNR), donde se detallan los diferentes módulos que contiene dicho sistema y que es propiedad de CEPA. El sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. Sin embargo la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrata una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. Adicionalmente, en el presente año se ha establecido un acuerdo de cooperación el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá conocer los avances en tecnología y otras áreas de los aeropuertos del primer mundo. Por su parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA Aunado a todos los puntos señalados en



1542

cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince... """".

De fs. 1173 al fs. 1179, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: """"...1. EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 1 - "FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. Conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal. REPARO NÚMERO DOS: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #2- "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL". Argumentos de Defensa, al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control



de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventarla. Como resultado de la solicitud de la Gerencia del AIES-MOARG, la Gerencia de Sistemas de Información ha desarrollado los programas informáticos necesarios para que en el sistema SADFI se pueda efectuar el registro diario de vuelos que se desarrolla en la Torre de Control de dicho aeropuerto, y el mismo ha sido instalado para el desarrollo de la fase de pruebas en paralelo y garantizar así el funcionamiento del mismo. REPARO NÚMERO TRES: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 3 - "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema ILS y que la Junta Directiva de CEPA no promovió la modernización de los radio ayuda de los aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), se ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. Conforme ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal. REPARO NÚMERO CUATRO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 4- "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema de gestión aeroportuaria y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado; le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho



1543

sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. El sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrata una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. Adicionalmente, se ha establecido un acuerdo con el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá dar a conocer de primera mano los avances en tecnología y otras áreas del primer mundo. Por su parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA, aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoria de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince...".

X

De fs. 1180 al fs. 1186, se encuentra agregado el escrito presentado por la Licenciada **MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LÓPEZ**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: "...1. EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 1 - "FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto



Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. REPARO NÚMERO DOS: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #2- "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL". Argumentos de Defensa, al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventarla. Como resultado de la solicitud de la Gerencia del AIES-MOARG, la Gerencia de Sistemas de Información ha desarrollado los programas informáticos necesarios para que en el sistema SADFI se pueda efectuar el registro diario de vuelos que se desarrolla en la Torre de Control de dicho aeropuerto, y el mismo ha sido instalado para el desarrollo de la fase de pruebas en paralelo y garantizar así el funcionamiento del mismo. REPARO NÚMERO TRES: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 3 - "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema ILS y que la Junta Directiva de CEPA no promovió la modernización de los radio ayuda de los aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) , si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. Conforme



1544

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



ha quedado demostrado con los documentos anexos he efectuado todas las acciones que dentro de mis funciones son necesarias para darle cumplimiento a las observaciones señaladas en su oportunidad por el equipo auditor, y ahora a ese Honorable Tribunal.

REPARO NÚMERO CUATRO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 4- "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES—MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema de gestión aeroportuaria y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado; le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA apoyando el desarrollo tecnológico aeroportuario, a finales de 2015 contrata una consultoría para que emita recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvo recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. Adicionalmente, en de cooperación con conocer de primera de los aeropuertos el presente año se ha establecido un acuerdo el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá mano los avances en tecnología y otras áreas del primer mundo. Por su parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA, aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoria de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince...".



De fs. 1187 al fs. 1193, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **JOSE FRANCISCO LAZO MARIN**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: “”...1. EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 1 - “FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA CAIS)”. Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional “Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez” (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. REPARO NÚMERO DOS: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #2- “DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL”. Argumentos de Defensa, al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional “Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez” (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventarla. Como resultado de la solicitud de la Gerencia del AIES—MOARG, la Gerencia de Sistemas de Información ha desarrollado los programas informáticos necesarios para que en el sistema SADFI se pueda efectuar el registro diario de vuelos que se desarrolla en la Torre de Control de dicho aeropuerto, y el mismo ha sido instalado para el desarrollo de la fase de pruebas en paralelo y garantizar así el funcionamiento del mismo. REPARO NÚMERO TRES: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 3 - “LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO”. Argumentos de Defensa. Al



respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema ILS y que la Junta Directiva de CEPA no promovió la modernización de los radio ayuda de los aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) , si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. REPARO NÚMERO CUATRO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 4- "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES—MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema de gestión aeroportuaria y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado; le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. Como evidencia de la propiedad del sistema SADFI, se adjunta copia del certificado de depósito No. 426-2008 emitido por el Centro Nacional de Registros (CNR), donde se detallan los diferentes módulos que contiene dicho sistema y que es propiedad de CEPA. El sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrata una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. Adicionalmente, en de cooperación con conocer de primera de los aeropuertos el presente año se ha establecido un acuerdo el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá mano los avances en tecnología y otras áreas del primer mundo. Por su



parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA, aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince... "" ""

De fs. 1194 al fs. 1200, se encuentra agregado el escrito presentado por el Ingeniero **ROBERTO DE JESUS SOLORZANO CASTRO** mencionado en el presente Juicio como **Roberto de Jesús Solórzano**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: "" ""...1. EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 1 - "FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA CAIS)". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Amulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. REPARO NÚMERO DOS: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #2- "DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL". Argumentos de Defensa, al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó



1646

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventarla. Como resultado de la solicitud de la Gerencia del AIES-MOARG, la Gerencia de Sistemas de Información ha desarrollado los programas informáticos necesarios para que en el sistema SADFI se pueda efectuar el registro diario de vuelos que se desarrolla en la Torre de Control de dicho aeropuerto, y el mismo ha sido instalado para el desarrollo de la fase de pruebas en paralelo y garantizar así el funcionamiento del mismo. REPARO NÚMERO TRES: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 3 - "LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa, al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema ILS y que la Junta Directiva de CEPA no promovió la modernización de los radio ayuda de los aeropuertos AIES-MOARG y de Ilopango; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) , si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. REPARO NÚMERO CUATRO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo 4 "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES—MOARG E ILOPANGO". Argumentos de Defensa. Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones ante Junta Directiva para implementar sistema de gestión aeroportuaria y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado las gestiones necesarias para que se implementen mejoras para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado; le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a



los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. Como evidencia de la propiedad del sistema SADFI, se adjunta copia del certificado de depósito No. 426-2008 emitido por el Centro Nacional de Registros (CNR), donde se detallan los diferentes módulos que contiene dicho sistema y que es propiedad de CEPA. El sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. Sin embargo a lo mostrado, la Administración Superior de CEPA siempre ha apoyado el desarrollo tecnológico aeroportuario, y como evidencia de ello a finales de 2015 se contrata una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo se obtuvieron recomendaciones que actualmente están en proceso de estudio de implementación. Adicionalmente, en de cooperación con conocer de primera de los aeropuertos el presente año se ha establecido un acuerdo el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitirá mano los avances en tecnología y otras áreas del primer mundo. Por su parte, dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre ha apoyado el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA, aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoría de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación, a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince... "".

De fs. 1203 al fs. 1210, se encuentra agregado el escrito presentado por el Licenciado **NELSON NAPOLEÓN GARCÍA RODRÍGUEZ**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: ""...EXPOSICION DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA. Previo a iniciar los argumentos para cada uno de los reparos con los cuales he sido relacionado, considero necesario establecer que de la lectura del informe de auditoría no se evidencia la relación de las funciones de la Junta Directiva de CEPA con la normativa incumplida señalada como fundamento para cada uno de los reparos. En el contenido del Informe, el equipo auditor cita disposiciones legales, pero no las relaciona con las



1547

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



funciones específicas de los miembros de la Junta Directiva de CEPA que de conformidad a la Ley nos corresponde, situación que vulnera nuestro derecho de defensa, siendo que no tenemos los elementos precisos que debemos desvirtuar a fin de sostener la legalidad de nuestros actos, por lo que sería irresponsable emitir argumentos con base a suposiciones o inferencias. Con lo anterior no estaría gozando de todas las garantías procesales y principios del derecho penal aplicables en el Derecho Administrativo Sancionador contenidos en la Constitución de la República que este implica, dentro de las cuales destacan las garantías de legalidad, tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad. "Atendiendo a estos principios debe analizarse lo que constituye la causa de la sanción: la infracción y aparece que sus elementos esenciales son: 1- Una acción u omisión: el comportamiento positivo u omisivo del administrado vulnera un mandato o una prohibición contenido en la norma administrativa; 2) La sanción: para que este comportamiento sea constitutivo de infracción es necesario, que el ordenamiento legal reserve para el mismo una reacción de carácter represivo una sanción; 3-La Tipicidad: El comportamiento del infractor, así como la sanción prevista para el mismo, deben aparecer descritos con suficiente precisión en una norma con rango de ley. 4-La culpabilidad: En todo ordenamiento sancionador rige el criterio de que la responsabilidad puede ser exigida solo si en el comportamiento del agente se aprecia la existencia de dolo o culpa." (Lineas Juris prudenciales de la Sala de lo Contencioso Administrativo Año 1995-1998). En ese orden de ideas y en relación a los supuestos incumplimientos que se le atribuyen a la Junta Directiva en el informe, se comprueba que este carece de la acción u omisión mediante la cual se ha vulnerado un mandato o una prohibición contenido en una norma administrativa; en consecuencia, sería imposible mantener el reparo. También es importante agregar lo dispuesto en las Normas de Auditoría Gubernamental, Título II, Normas Generales, Capítulo III, Normas aplicables a la fase de ejecución. Art. 80. Confirmada la deficiencia, el auditor debe elaborar los hallazgos con los siguientes atributos: 1. Condición u observación: Es la deficiencia identificada por los auditores y sustentada en documentos de auditoría, con evidencia relevante, suficiente, competente y pertinente. 2. Criterio o normativa incumplida: Es la disposición legal, reglamentaria, ordenanza y otra normativa técnica aplicable que ha sido incumplida. 3. Causa: Es el origen de la condición u observación señalada, e identifica quién originó la deficiencia. 4. Efecto: Impacto cuantitativo o cualitativo ocurrido o que podría ocurrir, originado por la condición u observación, tanto en relación con el área o cuenta auditada, como la probabilidad de que se extienda a la entidad en su conjunto, de manera que motive a los diferentes niveles jerárquicos correspondientes, a la adopción de las medidas correctivas oportunas, para el control de los riesgos identificados. "Bajo estos términos y ante la revisión del documento o normativa en el que se sustenta la condición reportada por el



equipo auditor, se advierte que no es posible identificar la oposición entre ambos, por lo que a criterio del suscrito no se han aplicado las Normas de Auditoría Gubernamental emitidas por esa honorable Corte. Es importante mencionar, que para los cuatro reparos, el mismo equipo auditor señala que "la causa obedece a que la "Gerente General del Aeropuerto Internacional MOARyG quien a su vez fue el responsable de la Gerencia del Aeropuerto Internacional de Ilopango hasta el 31 de diciembre del 2015, no ha efectuado las gestiones necesarias ante la Junta Directiva de CEPA (...)" . Por lo tanto, es preciso que esa honorable Cámara, valore que la Junta Directiva no realiza funciones operativas, siendo necesario que el designado para tales efectos, conociendo las necesidades de cada unidad, lo eleve a dicha Junta. No existe disposición legal que establezca que es función de la Junta Directiva i) establecer controles efectivos que faciliten la mejora continua para propiciar mayor calidad y seguridad de los servicios de información aeronáutica; ii) realizar gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la Torre de control del Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL), con respecto a la Torre de Control del AEIES-MOARG; iii) Promover la modernización de los radios ayuda de los Aeropuertos Internacionales AIES-MOARG y de Ilopango; y iv) efectuar gestiones para que se implementen mejorar para incrementar la capacidad transaccional aeroportuaria y optimizar el desarrollo de sus operaciones a través de un sistema integrado. Como se observa, dichas necesidades deben hacerse del conocimiento de la Junta Directiva para la toma de decisiones, lo cual cómo quedará demostrado, en cada ocasión que era requerido, la Junta Directiva siempre aprobaba la adquisición y contratación de todos los recursos y servicios para la mejora de la operación en los aeropuertos. REPARO NÚMERO UNO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo#1. "FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)". Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no requirió apoyo y que la Junta Directiva de CEPA no estableció los controles necesarios, se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoría, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico, y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas las Unidades del Aeropuerto, siempre aprobó que se promovieran procesos de licitación para adquirir dichos recursos, y siempre verificó su adjudicación para dotar los recursos tecnológicos necesarios a todas las Unidades, incluyendo a los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que se señala en el presente reparo. REPARO NÚMERO DOS: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #2-



1548

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



"DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL". Al respecto de esta observación puedo informarle a ese Honorable Tribunal, que al leer la causa que indica el grupo de auditores, en el sentido de que la gerencia del aeropuerto no efectuó las gestiones de apoyo necesarias y que la Junta Directiva de CEPA no ha efectuado gestiones para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la torre de control de los aeropuertos; se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), ya ha solicitado a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que se utiliza el software FOX para ser trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA ya ha sido enterada de la situación y ha brindado las instrucciones necesarias para solventada. REPARO NÚMERO TRES: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #3-"LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO". Al respecto se aclara que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas. Para evidenciar lo descrito, se adjunta lo siguiente: EVIDENCIA: "Junta Directiva si promueve modernización en AIES-MOARG". La aprobación del presupuesto anual dentro de CEPA, es una atribución de la Junta Directiva, y en el mismo se incluye la aprobación de todos los proyectos de inversión que se efectuarán en cada una de las empresas de CEPA, incluyendo todos los proyectos relacionados con la modernización de los aeropuertos, y para evidenciar que en todos los años del periodo auditado la Junta Directiva siempre aprobó dichas iniciativas. Por otra parte, a pesar de que se cuenta con el presupuesto de adquisición del ILS, existe la posibilidad de establecer un convenio de donación, por lo que en el Aeropuerto AIES-MOARG ya se ha iniciado las reuniones con representantes de COCESNA, para revisar las especificaciones técnicas del ILS para dicho aeropuerto, lo cual se evidencia en el documento del Anexo R03-O7 que contiene copia del Acta elaborada como "Memoria de Reunión" entre los participantes de dicho proyecto. Para el caso del Aeropuerto Internacional de Ilopango, no es posible instalar un sistema ILS manteniendo las dimensiones actuales de la pista, por las condiciones topográficas existentes en el lugar donde está el aeropuerto. Se aclara que en su oportunidad se remitió respuesta al presente hallazgo, a través de nota fechada el 20 de mayo de año en curso, y recibida por la Dirección Siete de la Corte de Cuentas de la República el 25 de mayo de 2016, en



la cual se incluyó los anexos necesarios para desvanecer el reparo señalado. REPARO NÚMERO CUATRO: Planteamiento de los auditores: Hallazgo #4. "CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO". Al respecto le informo que en CEPA se utiliza actualmente el sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad. Como evidencia de la propiedad del sistema SADFI, se adjunta copia del certificado de depósito No. 426-2008 emitido por el Centro Nacional de Registros (CNR), en donde se detallan los diferentes módulos que contiene dicho sistema y que es propiedad de CEPA. (Ver en Anexo R04-O1). El sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se ha construido la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA. Aunado a todos los puntos señalados en cada uno de los argumentos de defensa presentados para los reparos con presunta responsabilidad administrativa, respetuosamente informo al Honorable Tribunal, que a través del Punto Decimocuarto del Acta 2794 del 12 de julio de 2016, la Junta Directiva actual de CEPA acordó atender todas las recomendaciones que emitió el equipo de auditores de la Corte de Cuentas de la República, en el informe final de la Auditoria de Gestión a las Tecnologías de Información y Comunicación a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondiente al periodo del uno de junio de dos mil doce al treinta y uno de diciembre de dos mil quince... "".

De fs. 1415 al fs. 1416, se encuentra agregado el escrito presentado por el Ingeniero **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, quien en lo conducente manifiesta lo siguiente: ""... De acuerdo a lo regulado en el Artículo 68 inciso primero de la Ley de Corte de Cuentas, el cual establece que: "Las partes podrán presentar las pruebas pertinentes en cualquier estado del proceso antes de la sentencia... "; por lo que, con este escrito aportaré como prueba documental la certificación por parte del Gerente General, de dos puntos de Actas de Junta Directiva de la CEPA, que consisten en lo siguiente: a) Punto Cuarto del Acta Dos mil ochocientos cuarenta y uno de fecha diez de marzo de dos mil diecisiete, que hace referencia a la autorización de la promoción de la Licitación Abierta CEPA LA-08/2017, "Suministro e Instalación de Sistema de Comunicaciones Aeronáuticas con estación remota en el volcán de San Salvador, para el Aeropuerto internacional Ge El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



Galdámez", con el fin de modernizar la tecnología y los servicios que ofrece el Aeropuerto;

b) Punto Quinto del Acta dos mil ochocientos cuarenta y uno del diez de marzo de dos mil diecisiete, la cual hace referencia a la adjudicación de la Licitación Abierta CEPA LA - 25/2016 "sistema de Despliegue de Información de Vuelos (IES), para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez". Lo anterior, con la finalidad de modernizar la tecnología de información y comunicación que garanticen los objetivos institucionales, mejorar la eficiencia de los servicios del aeropuerto y para dar estricto cumplimiento a la normativa regulada en los artículos 9, 13 y 39 del Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público y los artículos 51 y 52 de las Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Con lo anterior, pretendo probar que la Junta Directiva de la CEPA ha estado dando cumplimiento y seguimiento a lo regulado en las normativas siguientes: a) Reglamento para el Uso y Control de las Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público; b) Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma y c) la Ley Orgánica de CEPA; además, con estas acciones pretendo desvirtuar la presunta responsabilidad incurrida en el presente juicio de cuentas y desvanecer los reparos encontrados por el Equipo Auditor..."

Por lo que ésta Cámara, mediante resolución de **fs.1423 voto. al fs. 1426 fte**, emitida a las ocho horas y treinta minutos del día veintitrés de mayo de dos mil diecisiete, admitió el escrito de **fs. 59**, mediante el cual se tuvo por parte a la Licenciada **MARIA DE LOS ÁNGELES LEMUS DE ALVARADO**, en su calidad de Agente Auxiliar del señor Fiscal General de la República; como también se admitieron los escritos **de fs. 71 a fs. 74**, se tuvo por parte al Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial del señor **NAPOLEON GUERRERO BERRIOS**; por contestado el Pliego de Reparos y se agregó la fotocopia certificada notarialmente del Testimonio de Escritura Pública del Poder de fs. 75; escrito **de fs. 77 a fs. 80**, se tuvo por parte al Licenciado **CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO**, por contestado el Pliego de Reparos y se agregó la documentación presentada de fs. 81 a fs. 261; escrito **de fs. 271 a fs. 274**, se tuvo por parte al Licenciado **NEFTALI RAMIREZ CACERES**, por contestado el Pliego de Reparos y se agregó la documentación presentada de fs. 275 a fs. 512; escrito **de fs. 513 a fs. 521**, se tuvo por parte al Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial del señor **HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA**; por contestado el Pliego de Reparos y se agregó la fotocopia certificada notarialmente del Testimonio de Escritura Pública del Poder de fs. 522 al fs. 523; escrito **de fs. 524 a fs. 527**, se tuvo por parte al Ingeniero **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, por



contestado el Pliego de Reparos y se agregó la documentación presentada de fs. 528 a fs. 706; escrito de **fs. 707 a fs. 716**, se tuvo por parte al Licenciado **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, en su calidad de Apoderado Judicial de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON**, por contestado el Pliego de Reparos y se agregó la fotocopia certificada notarialmente del Testimonio de Escritura Pública del Poder de fs. 717; escrito de **fs. 718 a fs. 723**, se tuvo por parte al Licenciado **RONNY ARTURO RODRÍGUEZ CHANG**, por contestado el Pliego de Reparos y se agregó la documentación presentada de folios 724 al 958; escrito de **fs. 959 a fs. 969**, se tuvo por parte al Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN**, por contestado el Pliego de Reparos, se agregó la fotocopia certificada notarialmente del Testimonio de Escritura Pública del Poder de fs. 970 y se ordenó solicitar a la Secretaría de Actas de Junta Directiva de CEPA la documentación solicitada por el profesional; escrito de **fs. 971 al 977**, se tuvo por parte al Licenciado **JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ**, por contestado el Pliego de Reparos y se agregó la documentación presentada de folios 978 al 1172; escrito de **fs. 1173 a fs. 1179**, se tuvo por parte al Licenciado **FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO** y por contestado el Pliego de Reparos; escrito de **fs. 1180 a fs. 1186**, se tuvo por parte a la Licenciada **MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LÓPEZ** y por contestado el Pliego de Reparos; escrito de **fs. 1187 a fs. 1193**, se tuvo por parte al Licenciado **JOSE FRANCISCO LAZO MARÍN** y por contestado el Pliego de Reparos; escrito de **fs. 1194 a fs. 1200**, se tuvo por parte al Ingeniero **ROBERTO DE JESUS SOLORZANO CASTRO**, mencionado en el presente Juicio como **Roberto de Jesús Solórzano** y por contestado el Pliego de Reparos; escrito de **fs. 1203 al 1210**, se tuvo por parte al Licenciado **NELSON NAPOLEÓN GARCÍA RODRIGUEZ**, por contestado el Pliego de Reparos y se agregó la documentación presentada de folios 1211 al 1414; y en cuanto al segundo escrito presentado por el Ingeniero **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, de **fs. 1415 a fs. 1416**, se agregó la documentación presentada de folios 1417 al 1423.

De **fs.1501 vto. a fs. 1502 fte**, se encuentra la resolución emitida a las ocho horas y treinta minutos del día veintiuno de agosto de dos mil diecisiete, en la cual se tuvo por notificada la resolución de las ocho horas y treinta minutos del día veintitrés de mayo de dos mil diecisiete emitida por esta Cámara, al Licenciado **NEFTALI RAMIREZ CACERES**, de conformidad al Art. 177 del Código Procesal Civil y Mercantil; se tuvo por recibida y agregada de fs. 1441 a fs. 1501, la documentación solicitada a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA); y se concedió audiencia a la Fiscalía General de la República, para que en el plazo de **TRES DIAS HABILES** emita su opinión en el



1350

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



presente Juicio de Cuentas, de conformidad al Art.69 inciso final de la Ley de la Corte de Cuentas de la República.

V-) De fs. 1504 a fs. 1505, corre agregado escrito presentado por la Licenciada **MARIA DE LOS ANGELES LEMUS DE ALVARADO**, evacuando la audiencia conferida en los siguientes términos: "... **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO UNO. FALTA DE SISTEMAS INFORMATICOS Y EQUIPO DE TECNOLOGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA (AIS).** **REPARO DOS. DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES – MOARG Y AIL.** **REPARO TRES. LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACION EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES – MOARG E ILOPANGO.** **REPARO CUATRO. CARENCIA DE SISTEMA DE GESTION AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES – MOARG E ILOPANGO.** Con relación a los reparos citados han contestado por separado los señores: HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA, NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ, VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON, NELSON NAPOLEON GARCIA RODRIGUEZ, ROBERTO DE JESUS SOLORZANO CASTRO, CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO, JOSE FRANCISCO LAZO MARIN, RONNY ARTURO RODRIGUEZ CHANG, MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LOPEZ, JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ, FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO, NAPOLEON GUERRERO BERRIOS, YICSI MELBA RODRIGUEZ LEON y NEFTALI RAMIREZ CACERES, de lo cual la representación fiscal ha revisado y analizado la argumentación, así como la documentación que anexan y de la misma se considera que no son válidos, idóneos y pertinentes para desvanecer los hallazgos en cuanto que tratan de desvincularse de la responsabilidad haciendo referencia que en sus funciones no estuvieron la totalidad del periodo que abarca la auditoría, o que las funciones que realizaron según parámetros que encontraron en la institución al momento que sumieron sus funciones, y otros refieren que hasta inicios del año 2017 iniciaron gestiones referentes a la Promoción de Licitación Abierta CEPA LA - 8/2017 "Suministro e Instalación de Sistemas de Comunicaciones Aeronáuticas con estación remota en el Volcán de San Salvador, para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Amulfo Romero y Galdámez", con el fin de modernizar la tecnología y los servicios que ofrece el Aeropuerto. La argumentación y documentación presentada previamente fue examinada por el equipo auditor y que dio lugar al presente Juicio de Cuentas, en razón de ello los hallazgos se confirman y en cuanto a las gestiones realizadas en el año 2017 ratifican que los hallazgos reportados



en la auditoría no son injustificados. Es de hacer mención que en base al Art.69 Inc.3 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República a esta representación fiscal se le otorga audiencia con el fin de emitir su opinión jurídica en cuanto a los argumentos y pruebas presentadas por los cuentadantes, en el ejercicio de su derecho de defensa y contradicción, opinión que es basada en el principio de legalidad Art. 11 y 12 de la Constitución de la República, es decir que toda acción atribuible a los reparados tiene que fundarse en las respectivas leyes, normas de acuerdo a cada caso, aprobadas con anterioridad a los hechos (incumplimientos a la Ley respectiva) que se les atribuyen, y como Defensor de los Intereses del Estado en base al Art. 193 N° 1 de la Constitución de la República. Considero que con los argumentos presentados no desvanecen los reparos, debido a que la Responsabilidad Administrativa se deviene del incumplimiento a lo previamente establecido, en la Ley de la Corte de Cuentas de la República, ya que la conducta señalada a los reparados es de inobservancia a la Ley, que se adecua a lo establecido en el Art. 54 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República que dice: "...La Responsabilidad Administrativa de los servidores públicos, deviene por inobservancias de las disposiciones legales y reglamentarias y por el incumpliendo de sus atribuciones, facultades, funciones y deberes o estipulaciones contractuales". En conocimiento a ello solicito una sentencia condenatoria, en base al Art. 69 Inc. 2 de la Ley de la Corte de Cuentas". Por lo que esta Cámara mediante resolución de fs. 1505 vuelto a fs.1506 frente, emitida a las diez horas y treinta minutos del día cuatro de septiembre de dos mil diecisiete, admitió el anterior escrito, tuvo por evacuada la Audiencia conferida, ordenándose traer el presente Juicio para Sentencia.

VI-) Luego de analizado el informe de auditoría, las explicaciones vertidas, Papeles de Trabajo, Opinión Fiscal y la documentación presentada; es fundamental hacerle saber a las partes procesales la importancia de la presente sentencia, en el sentido que esta Cámara garante de los derechos que les ampara a los servidores actantes, así como también de Principios y Garantías Constitucionales, se permite señalar que en la presente motivación toma en cuenta todos y cada uno de los elementos fácticos y jurídicos del proceso, considerados individual y conjuntamente, según lo prescribe el **Artículo 216** del Código Procesal Civil y Mercantil, en ese sentido, supone la obligación de todo Tribunal de Justicia, de exponer las razones y argumentos que conducen al fallo, sobre los antecedentes de hecho y los fundamentos de derecho que lo sustentan, tal y como lo prescribe el **Artículo 69** de la Ley de la Corte de Cuentas de la República con relación al **Artículo 217** del Código Procesal Civil y Mercantil, con ello se fundamenta la convicción respecto a los medios probatorios que desfilaron durante el juicio, y que en atención judicial se hace posible el contacto directo con ellos y su valoración, por tanto,



1551

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



esta Cámara basada en los criterios antes expuestos emite las siguientes consideraciones: **a)** Como primera premisa procederemos a resolver la Declaratoria de Nulidad solicitada por el Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial de los señores **NAPOLEON GUERRERO BERRIOS**, Licenciado **HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA** y de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN**; y el Licenciado **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, en su calidad de Apoderado Judicial de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON**; quienes en escritos separados pero en similares términos solicitan que se declare como acto nulo insubsanable la falta de notificación del Informe de Auditoría; al respecto los suscritos verificamos que durante el procedimiento de auditoria, según consta en los Papeles de Trabajo que han servido de base al Auditor para fundamentar su Hallazgo aparecen incorporados en el ACA2 Correspondencia Remitida a la Entidad y Terceros, los oficios por medio de los cuales se les comunico a los reparados las deficiencias encontradas en la etapa de Auditoria, tal como consta que al señor **Herman Alberto Arene Guerra**, se le comunico en fecha cinco de noviembre de dos mil quince y contesto en fecha dieciocho de marzo de dos mil dieciséis; **Napoleón Guerrero Berrios**, contesto en fecha veinte de mayo de dos mil dieciséis; **Vilma Isabel Hernandez de Calderón**, contesto en fecha veinte de mayo de dos mil dieciséis; y **Yicsi Melba Rodriguez León**, contesto en fecha veinticinco de mayo de dos mil dieciséis; diligencias que se han dado en etapa de auditoria, siendo improcedentes los argumentos de los reparados en cuanto a que no fueron informados de la auditoria en etapa administrativa; por otra parte, dentro del Informe de Auditoria que fue remitido a esta Cámara, están incorporadas las notificaciones efectuadas a las personas relacionadas en dicho Informe Final, constando las Esquelas de Notificación realizadas a los servidores relacionados en el presente Juicio de Cuentas, siendo así que a **fs. 24** se encuentra incorporada la notificación efectuada al Licenciado Arene Guerra, quien la recibió personalmente; a **fs. 28** está la notificación realizada a la Licenciada Hernandez de Calderón, la cual fue recibida por medio de su Apoderado Licenciado Juan Pablo Espinoza Zararte; a **fs.46** la notificación efectuada al Licenciado Guerrero Berríos, quien la recibió personalmente; y a **fs.50** la notificación efectuada a la Licenciada Rodriguez León; por lo tanto no ha lugar a la nulidad alegada, por no haberse infringido los derechos constitucionales o de defensa de los servidores relacionados en el presente Juicio de Cuentas; **b)** como segunda premisa procederemos a la valoración, fundamentación y conclusión en relación a los Reparos descritos en el Pliego de Reparos, en los cuales se emiten las siguientes consideraciones: **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO UNO.** titulado **“FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA**

✕



(AIS)", se cuestiona que en los aeropuertos internacionales Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG) e Ilopango (AIL), comprobaron lo siguiente: **1)** Existen algunos procesos de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) que se efectúan de forma manual y no están siendo apoyados por sistemas informáticos o equipos tecnológicos especializados propiedad de CEPA, de los cuales se mencionan: **a)** Control de llegadas de aeronaves privadas y vuelos cargueros, **b)** Control de la Documentación Integrada Nacional e Internacional emitida, **c)** Elaboración del documento "Publicación de Información Aeronáutica" (AIP por sus siglas en inglés) y **d)** Trazado de rutas, cálculos de combustible, cálculos de tiempos a las Regiones de Información de Vuelo (FIR por sus siglas en inglés) y cálculo total de tiempo en ruta. **2)** Existen limitantes operativas en la Sección de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) relacionadas con la falta de equipo y software especializado para la elaboración y actualización de las cartas aeronáuticas. Al respecto el Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial de los señores **NAPOLEON GUERRERO BERRIOS** y **HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA**, en escritos separados pero en similares términos ha expresado que sus representados han sido informados por las autoridades de CEPA, que la Gerencia del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez gestiona las necesidades de recurso tecnológico de las diferentes unidades operativas de ambos aeropuertos, lo cual se evidencia con los memorándum que tal Gerencia envió a la Gerencia de Sistemas Informáticos; como también que la Junta Directiva de CEPA en su momento, de acuerdo al Manual de Organización de Oficina Central designó a la Gerencia de Planificación para que coordinara todos los procesos mediante el desarrollo de los Planes Operativos Anuales, incluido los aspectos referentes a Sistemas de Información, de tal manera que con ello la Junta Directiva de la Institución, incluido sus representados cumplieron con sus atribuciones legales. Los señores: Licenciado **CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO**, Licenciado **NEFTALI RAMIREZ CACERES**, Ingeniero **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, Licenciado **RONNY ARTURO RODRÍGUEZ CHANG**, General y Licenciado **JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ**, Licenciado **FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO**, Licenciada **MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LOPEZ**, Doctor **JOSE FRANCISCO LAZO MARIN**, Ingeniero **ROBERTO DE JESUS SOLORZANO CASTRO**, mencionado en el presente Juicio como **Roberto de Jesús Solórzano** y Licenciado **NELSON NAPOLEÓN GARCÍA RODRIGUEZ**, por escritos separados pero en similares términos han expresado que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES – MOARG) en cada uno de los años del examen de auditoria, si requirió sus necesidades de recurso tecnológico y la Junta Directiva cada vez que se solicitaba la dotación de recursos tecnológicos para todas la Unidades del



1552

Aeropuerto, aprobaba que se promovieran procesos de licitación para adquirirlos, verificando su adjudicación para dotar de tales recursos a las Unidades, incluyendo los procesos de Servicios de Información Aeronáutica que han sido señalados en el presente reparo, para lo cual fue presentada documentación consistente en fotocopias de memorandos de solicitud de Gerencia del Aeropuerto, certificación Notarial de Acuerdos de Junta Directiva que demuestran Controles Establecidos, en los cuales el Punto de Acta de Junta Directiva fue la Aprobación de Promover la Adquisición del Recurso Informático; Cronogramas de Adquisición de Recurso Tecnológico que demuestran controles establecidos para la adquisición del recurso informático y certificación Notarial de Acuerdo de Junta Directiva que demuestra controles establecidos donde consta el Acuerdo de Junta Directiva para registrar las Actividades de Seguimiento de Planes de Trabajo Institucionales. Por su parte el Licenciado **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, Apoderado Judicial de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON** y Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, Apoderado Judicial de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN**, en diferentes escritos pero en similares términos en relación al numeral 1) que se refiere a que existen algunos procesos de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) que se efectúan de forma manual y no están siendo apoyados por sistemas informáticos o equipos tecnológicos especializados propiedad de CEPA, literal a) **Control de llegadas de aeronaves privadas y vuelos cargueros**; que el SADFI como herramienta propiamente administrativa financiera, no está regulada ni es requerida por la aeronáutica civil para los objetivos específicos del AIS, la Aviación Civil se rige por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, para el caso específico de los Servicios de Información Aeronáutica y de este la RAC – AIS 3.001 (Regulación de los Servicio de Información Aeronáutica de AAC), estableciéndose que las obligaciones y funciones del AIS son: recibir, originar, cotejar, reunir, editar, formatear, publicar y distribuir información aeronáutica concreta. Su propósito como normativa internacional es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información/datos aeronáuticos que se requieren para las operaciones de la aviación civil internacional, el anexo 15 dice: "Los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para cerciorarse de que la información/los datos aeronáuticos que suministran respecto a su territorio, así como sus áreas de responsabilidad a efectos de los servicios de tránsito aéreo, son adecuados, de la calidad requerida y oportunos"; que también es de suma importancia mencionar que estos servicios están siendo auditados y vigilados por la Auditoria de Aviación Civil, basándose en las normativas aplicables a la Aviación (tal como lo establece la Ley Orgánica de Aviación en su Art. 6, funciones de la AMC, el DOC 8126 Manual para los Servicios de Información Aeronáutica de la OACI, Capitulo 2, SUMINISTRO DE DATOS EN BRUTO, 2.5. regula: Modos de comunicación: entre los

X



modos de comunicación requeridos deberán estar: a) Servicio de Mensajería, b) Servicio de Correos, c) Servicio fijo Aeronáutico, d) Telefax, e) Teléfono, f) Red de Computadora y g) Internet (correo electrónico y sitios web); el AIS del AIES – MOARG cumplió con los requerimientos exigidos por la normativa que rige la aviación civil. Por otra parte sostienen los profesionales que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), trabaja junto a los ciento noventa y un Estados Miembros del Convenio y a grupos de la industria para elaborar Normas y métodos recomendados (SARPs) para la aviación Civil Internacional, los Convenios Internacionales suscritos por El Salvador están por encima de Normas Técnicas de control interno, reglamentos e inclusive Leyes de la Republica, por lo que las normas aplicables a la Aeronáutica son las establecidas para tal efecto en los Manuales, etc. que la OACI emite; en relación a la observación del literal **b) Control de la documentación integrada nacional e internacional emitida**, sostienen que esta información no se considera necesario en el uso de sistema informático dentro de CEPA para su resguardo, debido a que la documentación referida debe llevarse en forma física porque de esa manera es auditada por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC), la documentación debe estar en forma física porque es un documento de consulta que toda oficina de AIS debe tener en el Aeropuerto, para revisión de personas en dicha oficina; cualquier cambio de información efectuado por AIS de El Salvador a la documentación referida, es enviada a COCESNA a través de la red de intercambio de mensajes en el sitio Web de COCESNA sosteniendo que las obligaciones y funciones del AIS son recibir, originar, cotejar, reunir, editar, formatear, publicar y distribuir información aeronáutica, que toda oficina de AIS debe tener en el Aeropuerto para su respectiva revisión, ya que su propósito como normativa internacional es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información y datos aeronáuticos que se requieren para las operaciones de la aviación civil internacional; en relación a la observación del literal **c) Elaboración de documento “Publicación de Información Aeronáutica” (AIP por sus siglas in ingles)**, sostienen que esta información no se considera necesario el uso de sistema informático dentro de CEPA para su resguardo debido a las razones siguientes: la documentación referida debe llevarse en forma física porque de esa forma es auditada por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC), la documentación referida debe estar en forma física porque es un documento de consulta que toda oficina AIS debe tener en el Aeropuerto para revisión de usuarios en dicha oficina y cualquier cambio de información efectuado por AIS de El Salvador es enviado a COCESNA, a través del área de intercambio de mensajes en el sitio Web de COCESNA. Sostienen que CEPA usaba durante el periodo en el que fungieron en los cargos, el sistema que proveía COCESNA, por lo que no necesitaba desarrollar ningún aplicativo informático para el registro de la información, que la Corporación Centroamericana de



1553

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), es un Organismo Internacional de Integración Centroamericano, creado por los Estados Centroamericanos, para dar cumplimiento a sus compromisos y obligaciones, contraídos como signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ya que las telecomunicaciones aeronáuticas son servicios exclusivos a ser provistos por COCESNA, en relación a la observación en el literal d) **Trazado de rutas cálculos de combustible, cálculos de tiempos a las regiones de información de vuelo (FIR por sus siglas en ingles)**, expresan que en este caso lo indicado no es responsabilidad de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS); su propósito por normativa internacional es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información/datos, aeronáuticos que se requieren para las operaciones de la aviación civil internacional. El Doc 8126 Manual para los Servicios de Información Aeronáutica de la OACI, Capítulo, Introducción, 1.1. Finalidad del servicio de información aeronáutica (AIS); Responsabilidad del servicio aeronáutica, especifica que cada Estado contratante debe proporcionar un AIS para recopilación y distribución de información aeronáutica que haya de utilizarse en cualesquiera de los tipos de operaciones de aeronaves, siendo esta la responsabilidad básica; de acuerdo al Capítulo 3, Organización de un Servicio de Información Aeronáutica (AIS), 3.1.1. el objetivo de los servicios de información aeronáutica es asegurar la circulación de la información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación internacional, siendo responsabilidad del piloto al mando: "Antes de iniciar un vuelo, la familiarización con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado y las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR comprenderá el estudio minuciosos de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se disponga, cálculo de combustible necesario y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado"; asimismo sostienen que el Art. 2 del Convenio establece los derechos exclusivos de COCESNA en la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo, Telecomunicadores aeronáuticos y Radio ayudas para la navegación en Región de Vuelo (FIR) Centroamérica, los cuales son servicios exclusivos a ser provistos por COCESNA. Por su parte en cuanto al Numeral 2) que se refiere a que existen limitantes operativas en la Sección de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) relacionadas con la falta de equipo y software especializado para la elaboración y actualización de las cartas aeronáuticas; expresan que durante el periodo en que desempeñaron los reparados sus cargos, la sección de Informática del Aeropuerto consolidaba las necesidades del recurso informático de todos los centros de costos; incluyendo a la oficina de AIS, posteriormente la Gerencia de Sistemas realizaba un consolidado Institucional; este requerimiento institucional era centralizado por UACI y llevado a promoción ante la Junta Directiva y



respecto a la elaboración y actualización de cartas aeronáuticas alegan que no era responsabilidad de la Sección de AIS ni del AIES– MOARG la elaboración de éstas; sino de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC), con el apoyo de la tecnología que posee la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), tal como lo establece el Art. 14 de la LOAC (Ley Orgánica de Aviación Civil) en Atribuciones del Director Ejecutivo; por lo que no es responsabilidad del AIES la elaboración de estos procedimientos, que durante el periodo de funciones se gestionó en el año dos mil trece ante la AAC para incorporar personal técnico del AIES en la elaboración de los procedimientos PBN (mejoras y gestión del espacio aéreo salvadoreño); y respecto a la falta de servicio de internet alerno de contingencia que garantizara la continuidad de los servicios de información aeronáutica que se consultan y publican en dicha sección a través de los enlaces para internet, sostienen que la Gerencia de Sistemas de Información en el proceso de contratación de servicios de internet y enlaces de datos, siempre solicitaba la entrega de un grupo de dispositivos Modem USB y al personal de AIS se les proporcionaba para su uso en contingencias de diferentes unidades. Por su parte el **Ministerio Público Fiscal**, sostiene que ha revisado y analizado los argumentos y considera que no son válidos, idóneos y pertinentes para desvanecer los hallazgos en cuanto que tratan de desvincularse de la responsabilidad, haciendo referencia que en sus funciones no estuvieron la totalidad del periodo que abarca la auditoría, y que las funciones que realizaron fue según parámetros que encontraron en la institución al momento que asumieron sus funciones, y otros refieren que hasta inicios del año 2017 iniciaron gestiones referentes a la Promoción de Licitación Abierta CEPA LA - 8/2017 “Suministro e Instalación de Sistemas de Comunicaciones Aeronáuticas con estación remota en el Volcán de San Salvador, para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez”, con el fin de modernizar la tecnología y los servicios que ofrece el Aeropuerto, considerando la representación fiscal que los reparos se confirman. En virtud de lo anterior, **esta Cámara** al examinar la documentacion de descargo presentada por los reparados, verificamos varios Memorandum de fechas distintas elaborados durante el periodo auditado, como los son **Memorandum ADM- 041/2012** de fecha treinta de abril del año dos mil doce, emitido por el Jefe Departamento Administrativo, para Gerente de Administracion de Sistema de Informacion, Asunto: Listado de necesidades de equipos del AIS para el año 2012, que consta de fs.82 al 84, el cual describe que los datos que contiene fueron obtenidos según las investigaciones realizadas por la seccion de informatica en base al presupuesto anual presentado por cada uno de los departamentos y secciones del AIES; **Memorandum GAES-070/2013** de fecha veintiuno de marzo de dos mil trece, emitido por la Gerente de AIES, para el Gerente de Administracion de Sistemas de Informacion,



1554

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



Asunto: Remision de Necesidades equipo informatico para CEPA-Aeropuerto Internacional El Salvador para ese año, que consta de fs. 86 al 87, el cual determina que se ha dado en cumplimiento a correo electronico de fecha seis de marzo de dos mil trece, en el que se solicita las necesidades de recurso informatico durante el año dos mil trece y las disponibilidades presupuestarias para el AIES, con sus respectivas justificaciones, adjuntando las necesidades de recurso informatico para ese año y las disponibilidades presupuestarias respectivas para su ejecucion y contiene el Cuadro Resumen de Equipos Informaticos; **Memorandum SGAES-015/2014** de fecha veintisiete de agosto de dos mil catorce, emitido por la Sub-Gerente AIES-MOARG, para la Gerencia de Administracion de Sistemas de Informacion; Asunto: necesidades de recurso informatico para CEPA-Aeropuerto Internacional El Salvador año dos mil catorce, que consta de fs. 89 al 92, el cual contiene un cuadro de las necesidades de recurso infomatico para ese año por centro de costos de Aeropuerto Internacional El Salvador, de acuerdo a lo conversado con el jefe de la seccion de informatica durante la reunion sostenida para revisar y depurar lo que se incluiria en las compras conjuntas de CEPA; **Memorandum SGAES-050/2015** de fecha veintinueve de abril de dos mil quince, emitido por la Subgerente del Aeropuerto Internacional, para la Gerencia de Administracion de Sistemas de Informacion; Asunto: Necesidades de recurso informatico para CEPA-Aeropuerto Internacional El Salvador año dos mil quince, que consta de fs. 94 al 98, el cual continene un cuadro de las necesidades de recurso informatico para ese año, según la requisicion número 416/2015, junto al cual adjuntan las necesidades de software requisicion numero 293/2015, como tambien la Certificacion Notarial de Acuerdos de Junta Directiva, contenidos en el punto de Acta de Junta Directiva aprobando la adquisicion del recurso informatico; **Punto Octavo del Acta 2456** de fecha uno de noviembre de dos mil doce, que consta de fs. 100 a fs. 102, en la que la Junta Directiva hizo constar la promoción del proceso mediante el Mercado Bursatil para la adquisicion de equipo informatico por medio del proceso CEPA MB-13/2011, "Suministro de recurso informatico para las empresas de CEPA"; dandose por informada de la adquisicion del suministro referido, mediante el punto Octavo del Acta 2387, de fecha diez de enero de dos mil doce; **Punto Tercero del Acta 2528** de fecha treinta y uno de julio de dos mil trece, que consta de fs. 104 al 108, en la que la Junta Directiva Acordo: Autorizar la promocion del proceso de compra por la modalidad de Mercado Bursatil CEPA MB-06/2013, "Suministro de Recurso Informatico para las Empresas de CEPA", y aprobar la Bases del Proceso bajo la modalidad de Mercado Bursatil correspondientes asi como el precio máximo de compra a negociar y autoriza un listado de precios maximos a negociar; **Punto Noveno del Acta 2675** de fecha siete de octubre de dos mil catorce, que consta de fs. 110 al 114, en el que la Junta Directiva, Acordo: 1° Autorizar, promover el proceso de compra por la modalidad de Mercado



Bursátil CEPA MB-06/2014, "Suministro de Recurso Informático para las Empresas de CEPA", y aprobar las Bases bajo la modalidad de Mercado Bursátil correspondientes; 2° Autorizar los precios máximos de negociación, según la lista de precios otorgada; 3° Nombrar como Administrador de los Contratos, al Gerente de Sistemas de Información de CEPA o a quien desempeñara sus funciones y ocupe su cargo y 4° Autorizar la aplicación inmediata del acuerdo; **Punto Decimo Primero del Acta 2742** de fecha uno de septiembre de dos mil quince, que consta de fs. 116 al 118, mediante el cual la Junta Directiva, Acordo: 1° informar a Junta Directiva sobre el resultado del proceso Mercado Bursátil CEPA-MB-06/2015, "Suministro de Recurso Informático de Oficina para la CEPA y FENADESAL", donde se logró negociar cuarenta y ocho de los cincuenta y un ítems, por un monto de \$361,234.31 (sin incluir IVA), de un máximo autorizado de \$444,197.79 (sin incluir IVA), lo que significó un ahorro de \$82,963.48 (sin incluir IVA); 2° Autorizar y promover un proceso de Libre Gestión vía LACAP, para los ítems 11, 16, 50 y 51 que no pudieron negociarse por medio del Mercado Bursátil y 3° Autorizar la aplicación inmediata del acuerdo; como también han incorporado documentación de descargo los "Cronogramas de Adquisición de Recurso Tecnológico", que demuestran actividades ejecutadas de adquisición de recurso informático, que reflejan el plan de trabajo de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma CEPA procedente de la Gerencia de Información, correspondiente a los años dos mil doce, dos mil trece, dos mil catorce y dos mil quince, que corren agregados de fs. 120 a fs. 139; y la Certificación Notarial del Punto Vigésimo del Acta 2720, de fecha veintiuno de abril de dos mil quince, en el que se acuerda autorizar al Departamento de Planificación y Seguimiento y a la Gerencia de Sistemas de Información, para que en conjunto, fortalezcan la utilización de la plataforma de Project Server que permita mejorar el seguimiento de POA y contar con información oportuna para la toma de decisiones, como también la autorización de diferentes parámetros para la evaluación de resultados de la Gestión Institucional, el cual consta de fs. 141 al fs. 144; de tal manera que con la documentación antes detallada y examinada, se desvirtúan los señalamientos realizados por el equipo de auditores en el Informe de Auditoría que dio origen al presente Juicio de Cuentas, en virtud que los reparados desde el año dos mil doce han realizado gestiones ante la Junta Directiva, con el objeto de adquirir equipo informático especializado, siendo la causa según el Informe de Auditoría que no se efectuaron las gestiones necesarias ante la Junta Directiva de CEPA, para la obtención de equipo tecnológico especializado de apoyo a los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) que se efectúan de forma manual, como también las limitantes operativas relacionadas a la falta de equipo software especializado para la elaboración y actualización de las cartas aeronáuticas y que la Junta Directiva de CEPA no estableció controles efectivos que faciliten la mejora continua para mayor calidad y seguridad de los



servicios de información aeronáutica, situaciones que han sido desvirtuadas con la documentación presentada la cual refleja como ya se dijo antes todas las gestiones encaminadas a la adquisición de sistema informático y tecnológico especializado. Por tanto los suscritos Jueces de conformidad al Art. 69 inc. 1° de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, consideramos procedente **desvanecer el Reparo y absolver a los servidores relacionados en el presente repara. RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO DOS,** titulado “DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL”; se cuestiona que en el registro y control de vuelos realizadas en las torres de control de los Aeropuertos Internacionales El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARYG) e Ilopango (AIL): **a)** Inconsistencias en la información y obsolescencia del software para el registro diario de las operaciones de vuelo en la Torre de Control de AIES-MOARYG, ya que los controladores aéreos utilizan un sistema elaborado en FOX para DOS, el cual no cuenta con las características de seguridad y controles que minimicen el riesgo de ingresar información confiable (Clasificación de líneas aéreas, matrículas de aeronaves, tipo de aeronaves, destino, fechas según horario internacional UTC); así mismo, dicha información no ingresa directamente a la base de datos del Sistema SADFI, debido a que se tiene que efectuar un proceso de migración desde el sistema FOX elaborado en Torre de Control hacia la base del SADFI, previo a una verificación manual por parte de personal del Área de Comercialización del AIES, con el fin de detectar inconsistencias previas a efectuar el cobro por las operaciones aéreas reportadas y **b)** En la Torre de Control del Aeropuerto Internacional de Ilopango (AIL) se detectó que el proceso de registro diario de las operaciones aéreas se registran únicamente de forma manual en las fajas de progreso de vuelo por parte de los controladores aéreos, comprobando que no se cuenta con un sistema automatizado que apoye dicho proceso; dicha información es trasladada a una tabla de Excel que se almacena en un equipo estacionario local, sin medidas de seguridad físicas ni lógicas para su resguardo. Al respecto el Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial de los señores **NAPOLEON GUERRERO BERRIOS** y **HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA**, en escritos separados pero en similares términos ha expresado que sus representados durante el periodo en el que fungieron en el cargo de Director Propietario de la Junta Directiva del Sector Privado (el primero) y como Presidente (el segundo) de CEPA; puede afirmar que la Gerencia del Aeropuerto han efectuado el requerimiento de migración del sistema de registro de vuelos que se utiliza en el AIES – MOARYG basado en el software FOX, para que sea trasladado hacia el sistema institucional SADFI, argumentando que existen diversos Memorándum que contienen las solicitudes de la Gerencia del



Aeropuerto, por lo que en su momento fueron efectuadas todas las acciones necesarias para la migración de un sistema al otro. Los señores: Licenciado **CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO**, Licenciado **NEFTALI RAMIREZ CACERES**, Ingeniero **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, Licenciado **RONNY ARTURO RODRÍGUEZ CHANG**, General y Licenciado **JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ**, licenciado **FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO**, Licenciada **MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LOPEZ**, Doctor **JOSE FRANCISCO LAZO MARIN**, Ingeniero **ROBERTO DE JESUS SOLORZANO CASTRO**, mencionado en el presente Juicio como **Roberto de Jesús Solórzano** y Licenciado **NELSON NAPOLEÓN GARCÍA RODRIGUEZ**, por escritos separados pero en similares términos han expresado que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES – MOARG), solicitó a la Gerencia de Sistemas de Información la migración del sistema que utilizaba el software FOX para que fuera trasladado al sistema SADFI, y la Junta Directiva de CEPA fue enterada de la situación, por lo que brindó las instrucciones necesarias para solventar tal circunstancia, habiendo gestionado por medio de Memorándum GAES-056/2016, de fecha diez de febrero de dos mil dieciséis por parte de la Gerencia del Aeropuerto, solicitando la Migración de FOX hacia SADFI del registro de vuelos de ambos aeropuertos; como también consta en la copia de Minuta la reunión inicial, efectuada el quince de marzo de dos mil dieciséis del Proyecto de Migración, con participación del Jefe de Control de Tránsito Aéreo y la Gerencia de Sistemas de Información, a fin de que revisaran el procesamiento de vuelos que se efectuaba en la Torre de Control del AIES-MOARG; asimismo consta en la copia de Minuta la reunión o visita de campo, en la que participó el Jefe de Control de Tránsito Aéreo y la Gerencia de Sistemas de Información, efectuada el veintinueve de marzo de dos mil dieciséis, que consigna la visita al Centro de Control radar, a las oficinas de AIS y a la Torre de Control, documentación que argumentan los reparados también fue presentada en etapa de auditoria. Por su parte el Licenciado **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, Apoderado Judicial de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON** y Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, Apoderado Judicial de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN**, en diferentes escritos pero en similares términos han expresado que en relación a los Reparos 2 y 4 los han unido, ya que ambos se encuentran íntimamente relacionados y un AMS (Airport Mangemet System) aglutina todos estos beneficios, en cuanto a la responsabilidad de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN**, el Licenciado **ESPINOZA ZARATE**, Apoderado de la reparada antes mencionada ha expresado que durante la gestión que su representada ostentaba el cargo de la Gerencia del AIES – MOARG tuvo la oportunidad de presentar a la Presidencia de CEPA y Junta Directiva, la iniciativa que daría paso a la "transformación del Aeropuerto Internacional El Salvador" en el año dos

1356



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



mil doce, presentación en la cual desarrolló todos los ejes de transformación en una fase inicial; y sostiene que dentro de los proyectos categorizados como de "Facilitación al pasajero, se ramificaron proyectos autofinanciables", en esos proyectos propuso la ejecución del Proyecto denominado Sistema ASM-CUTE (Airport Mangement System y Common Use Terminal Equipment, ambos por sus siglas en ingles respectivamente), sistemas que permitirían gestionar las operaciones del Aeropuerto basados en el principio de dato único (es decir una automatización aeroportuaria) desde las áreas AODB (Airport Operational Database), RMS (Resources Management System) FIDS, hasta el Billing; argumentando también el Licenciado Espinoza Zarate, que su apoderada entre los meses de enero y septiembre de dos mil doce, realizo varias presentaciones del proyecto de Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional El Salvador a la Junta Directiva de CEPA; en esas presentaciones se conceptualizo la necesidad de ejecutar el Proyecto denominado CUTE, habiendo los Miembros de la Junta Directiva aprobado el planteamiento, lo cual dio lugar al "Programa de Modernización y Gestión de los activos estratégicos de CEPA" (Documento de Entendimiento entre CEPA y PNUD para ejecutar los proyectos contenidos en la Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto, suscrito en octubre de dos mil doce); por otra parte sostienen los Licenciados Diaz Fuentes y Espinoza Zarate, en similares términos que CEPA decidió ejecutar los proyectos de Modernización y Rehabilitación del Aeropuerto mediante un Convenio con PNUD denominado "Programa de Modernización y gestión de los activos estratégicos de CEPA", sin embargo estas gestiones que servían para modernizar el activo; el AIES ya registraba en el SADFI los itinerarios de vuelos, despegues, aterrizajes, entradas y salidas de hangares, derechos de embarque, cobros por aterrizajes y estacionamientos, y facturación de carga, adicionalmente la Gerencia de Sistemas diseñó y puso en funcionamiento en esos años el "Sistema de Información Gerencial" del Aeropuerto, el cual tuvo una función similar a la del sistema de gestión aeroportuaria; del cual se desconoce si a la fecha continua funcionando. Asimismo, en cuanto al punto relacionado con el AILO, durante el periodo en el cual fungieron en sus cargos las reparadas, se realizaron gestiones ante la Autoridad de Aviación Civil para la obtención de fondos a través de COSESNA, para realizar sustituciones y renovaciones de tecnología. Por su parte el **Ministerio Público Fiscal**, expresa que al analizar los argumentos y documentación presentada por los reparados, considera que no son válidos, idóneos y pertinentes para desvanecer los hallazgos en cuanto que tratan de desvincularse de la responsabilidad haciendo referencia que en sus funciones no estuvieron la totalidad del periodo que abarca la auditoría, o que las funciones que realizaron fueron según parámetros que encontraron en la institución al momento que asumieron sus funciones, y otros refieren que hasta inicios del año dos mil dieciséis





1556

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



mil doce, presentación en la cual desarrolló todos los ejes de transformación en una fase inicial; y sostiene que dentro de los proyectos categorizados como de "Facilitación al pasajero, se ramificaron proyectos autofinanciables", en esos proyectos propuso la ejecución del Proyecto denominado Sistema ASM-CUTE (Airport Mangement System y Common Use Terminal Equipment, ambos por sus siglas en ingles respectivamente), sistemas que permitirían gestionar las operaciones del Aeropuerto basados en el principio de dato único (es decir una automatización aeroportuaria) desde las áreas AODB (Airport Operational Database), RMS (Resources Management System) FIDS, hasta el Biling; argumentando también el Licenciado Espinoza Zarate, que su apoderada entre los meses de enero y septiembre de dos mil doce, realizo varias presentaciones del proyecto de Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional El Salvador a la Junta Directiva de CEPA; en esas presentaciones se conceptualizo la necesidad de ejecutar el Proyecto denominado CUTE, habiendo los Miembros de la Junta Directiva aprobado el planteamiento, lo cual dio lugar al "Programa de Modernización y Gestión de los activos estratégicos de CEPA" (Documento de Entendimiento entre CEPA y PNUD para ejecutar los proyectos contenidos en la Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto, suscrito en octubre de dos mil doce); por otra parte sostienen los Licenciados Diaz Fuentes y Espinoza Zarate, en similares términos que CEPA decidió ejecutar los proyectos de Modernización y Rehabilitación del Aeropuerto mediante un Convenio con PNUD denominado "Programa de Modernización y gestión de los activos estratégicos de CEPA", sin embargo estas gestiones que servían para modernizar el activo; el AIES ya registraba en el SADFI los itinerarios de vuelos, despegues, aterrizajes, entradas y salidas de hangares, derechos de embarque, cobros por aterrizajes y estacionamientos, y facturación de carga, adicionalmente la Gerencia de Sistemas diseñó y puso en funcionamiento en esos años el "Sistema de Información Gerencial" del Aeropuerto, el cual tuvo una función similar a la del sistema de gestión aeroportuaria; del cual se desconoce si a la fecha continua funcionando. Asimismo, en cuanto al punto relacionado con el AILO, durante el periodo en el cual fungieron en sus cargos las reparadas, se realizaron gestiones ante la Autoridad de Aviación Civil para la obtención de fondos a través de COSESNA, para realizar sustituciones y renovaciones de tecnología. Por su parte el **Ministerio Público Fiscal**, expresa que al analizar los argumentos y documentación presentada por los reparados, considera que no son válidos, idóneos y pertinentes para desvanecer los hallazgos en cuanto que tratan de desvincularse de la responsabilidad haciendo referencia que en sus funciones no estuvieron la totalidad del periodo que abarca la auditoría, o que las funciones que realizaron fueron según parámetros que encontraron en la institución al momento que asumieron sus funciones, y otros refieren que hasta inicios del año dos mil diecisiete

7



iniciaron gestiones referentes a la Promoción de Licitación Abierta CEPA LA - 8/2017 "Suministro e Instalación de Sistemas de Comunicaciones Aeronáuticas con estación remota en el Volcán de San Salvador, para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez", con el fin de modernizar la tecnología y los servicios que ofrece el Aeropuerto, considerando la representación fiscal que los hallazgos se confirman. En virtud de lo anterior, esta Cámara estima: en relacion a la reparada Rodriguez León, se ha incorporado a peticion de su representante legal Lic. Espinoza Zarate, documentacion que corre agregada de fs. 1441 a fs 1501, entre la que se encuentra la certificacion del punto octavo del Acta 2651, de fecha cuatro de julio de dos mil catorce celebrada por la Junta Directiva de CEPA, mediante el cual se autorizó iniciar las gestiones con UNOPS para la realizacion del proyecto Suministro, Desmontaje, Instalacion y Puesta en Operación de un Sistema de Aterrizaje, por Instrumentos (ILS), para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez"; y otras certificaciones de Actas que hacen referencia a los Acuerdos en los cuales la Junta Directiva de CEPA acordo autorizar celebrar con el PNUD el Proyecto (PRODOC) "Programa de Modernizacion y Gestión de los Activos Estrategicos de CEPA" y autorizaciones de las personas que fueron facultadas para la firma del documento de Proyecto (PRODOC), todos los programas relacionados a la modernizacion y gestion de los activos estrategicos de CEPA; asimismo en relacion a los demas reparados sus argumentos y documentacion relacionada son concordantes entre si, haciendo alusión al Memorando GAES- 056/2016, emitido por el Gerente Aeroportuario para el Gerente de Sistemas de Informacion, en el cual efectuaron la solicitud de migración de FOX hacia SADFI para el control de las operaciones Aéreas en el AIES-MOARG y AILO, que corre agregado a fs. 148; minuta de reunion inicial efectuada el quince de marzo de dos mil dieciseis para revisar el procesamiento de registro de vuelos que se efectúa en la Torre de Control del AIES-MOARG, la recopilacion de informacion que se efectuo en dicha visita, que consta de fs. 150 a 155; minuta de reunion efectuada en fecha veintinueve de marzo de dos mil dieciseis a afecto de revisar el procesamiento de registro de vuelos que se verificaba en la Torre de Control del AIES-MOARG, y la recopilación de informacion que se realizó en dicha visita de campo, que consta de fs.157 al 160; con lo cual se evidencian las gestiones realizadas por los reparados a fin de modernizar el registro diario de operaciones aéreas al SADFI y asi poder implementar el sistema en los Aeropuertos, pues las condiciones de la Torre de Control del Aeropuerto Intenacional AIES-MOARG con las del Aeropuerto de Ilopango (AIL) no estaban estandarizadas, debido a que en el AIES fue actualizada la version INDRA y en el AIL no se realizó dicha actualizacion; se ha podido constatar que los reparados han realizado las gestiones que en su momento tuvieron a su alcance para lograr la implementación de un sistema de registro y control



1557

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



de vuelos en las Torres de Control de los Aeropuertos Internacionales AIES-MOARG e Ilopango, por lo tanto no se ha dado el incumplimiento por parte de los reparados a la normativa señalada por los auditores; y siendo que la causa del hallazgo según el Informe de Auditoria es la falta de gestiones, con la documentación antes mencionada ha quedado comprobado que los servidores si realizaron diversas gestiones. Por tanto los suscritos Jueces de conformidad al Art. 69 inc. 1° de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, consideramos procedente desvanecer el Reparo y absolver a los servidores relacionados en el presente reparo. **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO TRES.** titulado “LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO”, se cuestiona que en los Aeropuertos Internacionales El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARyG) e Ilopango (AIL), lo siguiente: a) En la pista 25 del Aeropuerto Internacional AIES-MOARG no existe servicio para efectuar aterrizajes con aproximación ILS (Instrument Landing System) que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, ya que únicamente se cuenta con capacidad de aproximaciones ILS en la pista 07; y b) El Aeropuerto Internacional de Ilopango no cuenta con ningún servicio para efectuar aproximaciones ILS (Instrument Landing System) que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, o para los casos en que se tienen problemas con mantener la velocidad y altitud en aproximación. Al respecto el Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial de los señores **NAPOLEON GUERRERO BERRIOS y HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA**, en escritos separados pero en similares términos ha expresado que sus representados durante el tiempo que estuvieron cada uno en sus cargos, tuvieron información que el AIES había operado desde mil novecientos ochenta con procedimientos de aterrizaje en la pista veinticinco mediante el VOR/DME (Very high frequency Omni Direccional Radio Range/Distance Measurin Equipment) y en la pista siete se ha utilizado el sistema de aterrizajes ILS, por otra parte argumentan que en el ANEXO 10 de la OACI, Normas y Métodos Recomendaciones Internacionales, Capitulo 1. establece que los Estados contratantes determinaran la necesidad de instalaciones específicas de acuerdo con las condiciones prescritas en la norma o método recomendado pertinente, de tal manera que no establece la obligatoriedad de instalar ILS en ambas cabeceras de pista. Los señores: Licenciado **CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO**, Licenciado **NEFTALI RAMIREZ CACERES**, Ingeniero **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, Licenciado **RONNY ARTURO RODRÍGUEZ CHANG**, General y Licenciado **JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ**, Licenciado **FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO**, Licenciada **MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LOPEZ**



Doctor **JOSE FRANCISCO LAZO MARIN**, Ingeniero **ROBERTO DE JESUS SOLORZANO CASTRO**, mencionado en el presente Juicio como **Roberto de Jesús Solórzano** y Licenciado **NELSON NAPOLEÓN GARCÍA RODRIGUEZ**, por escritos separados pero en similares términos han expresado que en CEPA la Gerencia del Aeropuerto Internacional "Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez" (AIES-MOARG), si ha gestionado la modernización de dichos sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernización de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas, habiendo aprobado varios Acuerdos relacionados con la adquisición del sistema ILS aprobado por la Junta Directiva de CEPA, el AIES-MOARG ya ha elaborado las especificaciones técnicas para una eventual licitación y promover el proceso de compra, por otra parte sostienen que a pesar que se contaba con el presupuesto de adquisición del ILS, existía la posibilidad de establecer un convenio de donación, por lo que en el Aeropuerto AIES-MOARG se iniciaron las reuniones con representantes de COCESNA, para revisar las especificaciones técnicas del ILS para dicho aeropuerto, lo cual se evidencia en el Acta elaborada como "Memoria de Reunión" entre los participantes de dicho proyecto; expresando que para el caso del Aeropuerto Internacional de Ilopango, no es posible instalar un sistema ILS manteniendo las dimensiones actuales de la pista, por las condiciones topográficas existentes en el lugar donde está el aeropuerto, para lo cual fue emitido un documento elaborado por la Cooperación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), quedando con ello evidenciadas las acciones realizadas por los reparados. Por su parte el Licenciado **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, Apoderado Judicial de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON** y Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, Apoderado Judicial de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN**, en diferentes escritos pero en similares términos han expresado que el AIES ha operado desde el año de mil novecientos ochenta con procedimientos de aterrizaje en la pista veinticinco mediante el VOR/DME (very high frequency Omni Directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) y en la pista siete se ha utilizado el sistema de aterrizajes ILS, por otra parte sostienen que de acuerdo al Anexo 10, de la OACI, NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONES, Capítulo 1. Definiciones, establece que los Estados Contratantes determinaran la necesidad de instalaciones específicas de acuerdo con las condiciones prescritas en la norma o método recomendado pertinente, lo cual no establece la obligatoriedad de instalar ILS en ambas cabeceras de pista. Por su parte el Ministerio Público Fiscal, sostiene que los reparados en la contestación del Pliego de Reparos relacionan argumentos y documentos que confirman la existencia del incumplimiento de la normativa señalada en el Pliego de



1558

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



Reparos, la representación fiscal ha revisado y analizado la argumentación, así como la documentación que anexan y de la misma considera que no son válidos, idóneos y pertinentes para desvanecer los hallazgos en cuanto que tratan de desvincularse de la responsabilidad haciendo referencia que en sus funciones no estuvieron la totalidad del periodo que abarca la auditoría, o que las funciones que realizaron según parámetros que encontraron en la institución al momento que asumieron sus funciones, y otros refieren que hasta inicios del año 2017 iniciaron gestiones referentes a la Promoción de Licitación Abierta CEPA LA - 8/2017 "Suministro e Instalación de Sistemas de Comunicaciones Aeronáuticas con estación remota en el Volcán de San Salvador, para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez", con el fin de modernizar la tecnología y los servicios que ofrece el Aeropuerto, considerando la representación fiscal que los hallazgos se confirman. En virtud de lo anterior, esta Cámara considera que de acuerdo a las explicaciones concedidas por los reparados y los representantes legales, quienes se han pronunciado en forma similar y han presentado documentacion por separado pero concordante entre si; argumentando que en fecha cuatro de julio de dos mil catorce su representada gestiono ante la Junta Directiva de CEPA el Suministro, Desmontaje y Prueba en funcionamiento del Sistema de Aterrizaje por intrumentos (ILS), el cual corre agregado a fs. 1500, en el que la Junta Directiva acordo: 1° Autorizar iniciar las gestiones con UNOPS para la realizacion del Proyecto Suministro, Desmontaje, Instalacion y Puesta en Operación de un Sistema de Aterrizaje por Intrumentos (ILS), para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdamez", 2° Autorizar la aplicación inmediata del acuerdo. Por otra parte en lo que respecta a que el AILO no cuenta con ningun servicio para realizar aproximaciones ILS que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad; al respecto se establecio que para la instalacion de un ILS se deberian colocar localizadores en ambas cabeceras de la pista, los cuales de acuerdo a las evaluaciones realizadas fue observado que caen a las zonas de los barrancos, de conformidad al detalle de las dimensiones de las areas criticas y sensibles para el localizador y el Glide Slope de los Sistemas de Aterrizajes por Instrumentos (ILS), según lo establecido en el Adjunto C. "INFORMACION Y TEXTO DE ORIENTACION SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS PARA ILS, VOR, PARA RADIOBALIZAS DE 75 Mhtz (EN RUTA), del ANEXO 10 "Telecomunicaicones Aeronauticas". Volumen I, "Radioayudas para la navegacion" la (OACI) presenta los criterios y recomendaciones que deben cumplir los emplazamientos para los diferentes tipos de radioayudas; por otra parte, en relacion a los demas reparados sus argumentos y documentacion relacionada son concordantes entre si, haciendo alusión a que en CEPA, la Gerencia del Aeropuerto Intenacional "Monseñor



Oscar Arnulfo Romero y Galdamez" (AIES-MOARG), si ha gestionado la modernizacion de los sistemas, incluyendo en el presupuesto proyectos para lograrlo, y ha sido la Junta Directiva de CEPA la que ha aprobado dicho presupuesto, promoviendo la modernizacion de los diferentes sistemas de los aeropuertos, incluyendo los de radio ayudas, para lo cual han presentado como documentacion de descargo los puntos de Acta de Junta Directiva donde se aprueba el presupuesto de funcionamiento y de proyectos de modernizacion en aeropuertos, siendo estas: Punto Segundo del Acta 2357 de fecha veintiseis de julio de dos mil once, que consta de fs.161 al 164; Punto Segundo del Acta 2434 de fecha treinta y uno de julio de dos mil doce, que consta de fs.166 al 168; Punto Segundo del Acta 2534 de fecha veinte de agosto de dos mil trece, que consta de fs.170 al 172; Punto Segundo del Acta 2661 de fecha quince de agosto de dos mil catorce, que consta de fs.174 al 176; y Punto Segundo del Acta 2739 de fecha dieciocho de agosto de dos mil quince, que consta de fs.178 al 180; consta de fs. 182 al 197 el documento relacionado con la adquisicion de sistema ILS aprobado por la Junta Directiva de CEPA, habiendose elaborado las Especificaciones Tecnicas del sistema ILS para el Aeropuerto AIS-MOARG para una eventual licitacion y promover el proceso de compra; de fs. 199 al 207 consta documentacion relacionada al Informe Tecnico sobre el ILS Ilopango, El Salvador, mediante el cual se abordó lo relacionado a la falta de un Sistema de Aterrizajes por Instrumento (ILS) en el Aeropuerto de Ilopango y las reuniones sostenidas con representantes del COSCESNA, con el objeto de informar sobre los argumentos tecnicos que sustentan la razon por la cual no era viable la instalacion de un ILS en dicho aeropuerto; asimismo de fs. 204 al 208 consta el documento por medio del cual se determina que en el caso del Aeropuerto Internacional de Ilopango, no es posible que se instalara un sistema ILS manteniendo las dimensiones de la pista, debido a las condiciones topograficas existentes en el lugar donde está el aeropuerto, documento que ha sido elaborado por Corporacion Centroamericana de Servicios de Navegacion Aerea (COSESNA); de tal manera que en relación a lo antes enunciado y en concordancia con la documentacion presentada y examinada; se han podido evidenciar las gestiones realizadas por parte de los reparados, encaminadas a agilizar el proceso de implementacion de un servicio de aterrizajes con aproximacion del Sistema ILS, para la pista 25 del AIES-MOARG y para el Aeropuerto Internacional de Ilopango, como tambien la promocion de la agilizacion de los radio ayuda de dichos Aeropuertos; proceso que dio su inicio desde que fue incorporado en la Ley General de Presupuesto dos mil dieciseis de CEPA, lo cual consta en el Acta numero 2739 de fecha dieciocho de agosto de dos mil quince, que corre agregada de fs. 178 al fs. 180; con lo antes expreseado estimamos que el equipo que realizo la auditoria, no valoro tales circunstancias, habiendo afirmado que lo del proyecto es aceptable pero tendria que haberse visualizado su ejecucion en



1559

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



ese año; situación que debe apreciarse desde el punto de vista técnico, atendiendo a las recomendaciones y evaluaciones efectuadas para llevar a cabo la ejecución del proyecto por la dimensión del mismo, como también valorar las gestiones que han sido ejecutadas por parte de los reparados, por otra parte la causa del hallazgo se refiere a la falta de gestiones ante la Junta Directiva de CEPA para implementar un servicio de aterrizajes con aproximación ILS (Instrument Landing System) para la pista 25 del AIES-MOARG que apoye a las aeronaves para efectuar un aterrizaje en condiciones nocturnas o de mala visibilidad, así como para el Aeropuerto Internacional de Ilopango, argumentando también que la Junta Directiva de CEPA no promovió la modernización de los radio ayuda para estandarizar y mejorar las condiciones tecnológicas de la Torre de control de los aeropuertos, verificándose con la documentación antes relacionada que si se han efectuado gestiones, respecto a los supuestos incumplimientos a artículos 39 del Reglamento par el Uso y Control de la Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público y artículos 51 y 52 de las Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, estos no describen de forma clara, precisa e inequívoca la obligación descrita en la condición. Por tanto los suscritos Jueces de conformidad al Art. 69 inc. 1° de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, concluimos que el Reparo se desvanece, siendo procedente absolver a los servidores relacionados en el presente reparo. **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA. REPARO CUATRO,** titulado “CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO”, se cuestiona que en los Aeropuertos Internacionales de El Salvador AIES-MOARG e Ilopango, no existe un sistema de Gestión Aeroportuaria Integrado que administre las áreas de Mantenimiento, Seguridad, Área Administrativa y Financiera, Recursos Humanos, así como las operaciones del Hub de las aerolíneas, en una Plataforma Integradora con una base de datos operacional centralizada. Al respecto el Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, en su calidad de Apoderado Judicial de los señores **NAPOLEON GUERRERO BERRIÓS y HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA**, en escritos separados pero en similares términos ha expresado que cuando fungían cada uno en sus respectivos cargos, las autoridades de CEPA sostenían que en esos momentos se utilizaba el sistema SADFI para gestionar las áreas administrativa, financiera, recursos humanos y operaciones, el cual también era utilizado por todas las Unidades Organizativas de AIES-MOARG y AILO, incluyendo los Departamento de Mantenimiento y Seguridad, dicho sistema funcionaba como la plataforma transaccional de dichas áreas y adicionalmente habían construido la parte gerencial, implementado un sistema de inteligencia de negocios a través de un grupo de dashboard de información por cada



temática del aeropuerto. Los señores: Licenciado **CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO**, Licenciado **NEFTALI RAMIREZ CACERES**, Ingeniero **NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ**, Licenciado **RONNY ARTURO RODRÍGUEZ CHANG**, General y Licenciado **JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ**, Licenciado **FRANCISCO JOSE RICARDO CRUZ MORENO**, Licenciada **MERLIN ALEJANDRINA BARRERA LOPEZ**, Doctor **JOSE FRANCISCO LAZO MARIN**, Ingeniero **ROBERTO DE JESUS SOLORZANO CASTRO**, mencionado en el presente Juicio como **Roberto de Jesús Solórzano y** Licenciado **NELSON NAPOLEÓN GARCÍA RODRIGUEZ**, por escritos separados pero en similares términos han expresado que en CEPA se utilizaba un sistema administrativo financiero integrado (SADFI), para gestionar las áreas: a) Administrativa, b) Financiera, c) RRHH, y d) Operativa; y dicho sistema es utilizado por todas las Unidades Organizativas del AIES-MOARG y AILO, incluyendo a los Departamento de Mantenimiento y de Seguridad, por otra parte sostienen que el Sistema SADFI funciona como la plataforma transaccional de todas las áreas de los aeropuertos, y adicionalmente se construyó la parte gerencial, implementando un sistema de "inteligencia" de negocios" a través de un grupo de dashboard de información por cada temática del aeropuerto, sin embargo expresan que la Administración Superior de CEPA siempre apoyo el desarrollo tecnológico aeroportuario y como evidencia de ello a finales de dos mil quince contrataron una consultoría para que emitiese recomendaciones para la mejora del procesamiento de pasajeros e implementación de una plataforma de uso común, y del mismo obtuvieron recomendaciones que estuvieron en estudio de implementación, habiendo establecido un acuerdo de cooperación con el Aeropuerto de Atlanta, lo que permitiría conocer de primera mano los avances en tecnología y otras áreas de los aeropuertos del primer mundo, de tal manera que dentro del proceso de mejora continua, la Junta Directiva de CEPA siempre apoyó el objetivo de conocer la experiencia de otros aeropuertos en la implementación de los sistemas de gestión aeroportuaria, y por ello en diferentes ocasiones ha enviado a profesionales para que conozcan directamente la experiencia de implementación que han realizado de dichos sistemas. Por su parte el Licenciado **PORFIRIO DIAZ FUENTES**, Apoderado Judicial de la señora **VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON** y Licenciado **JUAN PABLO ESPINOZA ZARATE**, Apoderado Judicial de la Ingeniero **YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN**, en diferentes escritos pero en similares términos han expresado que CEPA decidió ejecutar los proyectos de Modernización y Rehabilitación del Aeropuerto mediante un Convenio con PNUD denominado "Programa de Modernización y gestión de los activos estratégicos de CEPA", sin embargo estas gestiones que servían para modernizar el activo, el AIES ya registraba en el SADFI los itinerarios de vuelos, despegues, aterrizajes, entradas y salidas de hangares, derechos de embarque, cobros



1560

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



por aterrizajes y estacionamientos, y facturación de carga, adicionalmente la Gerencia de Sistemas diseñó y puso en funcionamiento en esos años el "Sistema de Información Gerencial" del Aeropuerto, el cual tuvo una función similar a la del sistema de gestión aeroportuaria. Asimismo, en cuanto al punto relacionado con el AILO, durante el periodo en el cual fungieron en sus cargos las reparadas, se realizaron gestiones ante la Autoridad de Aviación Civil para la obtención de fondos a través de COSESNA, para realizar sustituciones y renovaciones de tecnología. Por su parte el **Ministerio Público Fiscal**, sostiene que los reparados en la contestación del Pliego de Reparos relacionan argumentos y documentos que confirman la existencia del incumplimiento de la normativa señalada en el Pliego de Reparos, de lo cual la representación fiscal ha revisado y analizado la argumentación, así como la documentación que anexan y de la misma considera que no son válidos, idóneos y pertinentes para desvanecer los hallazgos en cuanto que tratan de desvincularse de la responsabilidad haciendo referencia que en sus funciones no estuvieron la totalidad del periodo que abarca la auditoría, o que las funciones que realizaron según parámetros que encontraron en la institución al momento que asumieron sus funciones, y otros refieren que hasta inicios del año 2017 iniciaron gestiones referentes a la Promoción de Licitación Abierta CEPA LA - 8/2017 "Suministro e Instalación de Sistemas de Comunicaciones Aeronáuticas con estación remota en el Volcán de San Salvador, para el Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez", con el fin de modernizar la tecnología y los servicios que ofrece el Aeropuerto, considerando la representación fiscal que los hallazgos se confirman. En virtud de lo anterior, esta Cámara estima: de acuerdo a las explicaciones concedidas por los reparados y los representantes legales, quienes se han pronunciado en forma similar y han presentado documentación por separado pero concordante entre si; en la cual se aprueba la visita al Aeropuerto El Dorado a Bogotá, Colombia, donde se ha implementado una "Mesa de Trabajo Tecnológica", en la cual una delegación de CEPA obtendría la transferencia de conocimiento por parte del operador del Aeropuerto El Dorado, en cada etapa del proyecto ya ejecutado en ese aeropuerto, tal como consta en el Acta 2541 de fecha diez de septiembre de dos mil trece que consta de fs. 26 al 228; y el Punto Tercero del Acta 2605 de fecha veintiuno de febrero de dos mil catorce, en la que se aprobó visita al Aeropuerto Mariscal SUCRE, Ecuador, cuyo objetivo fue realizar reuniones y visitas de campo asistidas por personal de QUIPORT, S. A., para conocer los procesos, sistemas y equipos y su respectivo funcionamiento, lo cual beneficiaría al personal de CEPA, en el intercambio de mejores prácticas y lecciones aprendidas en el desarrollo e implementación del proyecto de integración de sistemas tecnológicos de gestión aeroportuaria, la cual consta de fs.230 al 232; asimismo, fue presentado por parte de las personas que realizaron las visitas a los aeropuertos antes relacionados un



informe a la Presidencia de CEPA, a fin de detallar el tipo de tecnología que podría emplearse en los Aeropuertos AIES-MOARG y AILO y las conclusiones y recomendaciones para implementar en los Aeropuertos de nuestro País; los cuales constan de fs.234 al 243 y de fs. 245 al 257, respectivamente. En la causa del hallazgo se hace referencia a la falta de gestiones encaminadas a mejorar el sistema de Gestión Aeroportuaria Integrado, sin embargo con la documentación presentada queda comprobado que se han realizado gestiones; respecto a los supuestos incumplimientos a los artículos 9,13 y 39 del Reglamento para el Uso y Control de la Tecnologías de Información y Comunicación en las Entidades del Sector Público, Art. 51 y 52 de las Normas Técnicas de Control Interno Específicas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, estos no están en contraposición de forma clara y precisa con la condición. Por tanto los suscritos Jueces de conformidad al Art. 69 inc. 1° de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, concluimos que el Reparo se desvanece, siendo procedente **absolver a los servidores relacionados en el presente reparo.**

POR TANTO: De acuerdo a los considerandos anteriores y de conformidad con los Artículos 195 N° 3° de la Constitución de la República, 3, 15, 16, 54, 69, 107, 108 y 115 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, 215, 216, 217 y 218 del Código Procesal Civil y Mercantil y demás disposiciones citadas en cada uno de los Reparos, a nombre de la República de El Salvador, esta Cámara **FALLA:**

1.)Declarase **desvanecida la Responsabilidad Administrativa** atribuida en el **Reparo Uno**, titulado “**FALTA DE SISTEMAS INFORMÁTICOS Y EQUIPO TECNOLÓGICO ESPECIALIZADO DE APOYO A LOS PROCESOS DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)**”, y Absuélvase a los señores **LIC. HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA, ING. NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ, LIC. VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON, LIC. NELSON NAPOLEÓN GARCIA RODRIGUEZ, LIC. RONNY ARTURO RODRIGUEZ CHANG, ING. ROBERTO DE JESÚS SOLÓRZANO, LIC. CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO, DR. JOSÉ FRANCISCO LAZO MÁRÍN, LIC. MERLIN ALEJANDRINA BARRERA DE LOPEZ, GRAL. y LIC. JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ, SR. FRANCISCO JOSÉ RICARDO CRUZ MORENO, ING. NAPOLEON GUERRERO BERRIOS, LIC. NEFTALI RAMIREZ CÁCERES, e INGA. YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN.**

2.) Declarase **desvanecida la Responsabilidad Administrativa** atribuida en el **Reparo Dos**, titulado “**DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS EN EL REGISTRO Y CONTROL DE VUELOS EFECTUADOS EN TORRES DE CONTROL DE LOS AEROPUERTOS AIES-MOARG Y AIL**”, y Absuélvase a los señores **LIC. HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA, ING. NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ, LIC. VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON, LIC. NELSON**



1561

NAPOLEÓN GARCIA RODRIGUEZ, LIC. RONNY ARTURO RODRIGUEZ CHANG, ING. ROBERTO DE JESÚS SOLÓRZANO, LIC. CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO, DR. JOSÉ FRANCISCO LAZO MÁRÍN, LIC. MERLIN ALEJANDRINA BARRERA DE LOPEZ, GRAL. y LIC. JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ, SR. FRANCISCO JOSÉ RICARDO CRUZ MORENO, ING. NAPOLEON GUERRERO BERRIOS, LIC. NEFTALI RAMIREZ CÁCERES, e INGA. YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN. 3.) Declarase desvanecida la Responsabilidad Administrativa atribuida en el Reparo Tres, titulado “LIMITANTES DE SERVICIOS DE RADIO AYUDAS O RADIONAVEGACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES AIES-MOARG E ILOPANGO”, y Absuélvase a los señores LIC. HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA, ING. NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ, LIC. VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON, LIC. NELSON NAPOLEÓN GARCIA RODRIGUEZ, LIC. RONNY ARTURO RODRIGUEZ CHANG, ING. ROBERTO DE JESÚS SOLÓRZANO, LIC. CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO, DR. JOSÉ FRANCISCO LAZO MÁRÍN, LIC. MERLIN ALEJANDRINA BARRERA DE LOPEZ, GRAL. y LIC. JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ, SR. FRANCISCO JOSÉ RICARDO CRUZ MORENO, ING. NAPOLEON GUERRERO BERRIOS, LIC. NEFTALI RAMIREZ CÁCERES, e INGA. YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN. 4.) Declarase desvanecida la Responsabilidad Administrativa atribuida en el Reparo Cuatro, titulado “CARENCIA DE SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA INTEGRADO PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EL SALVADOR AIES-MOARG E ILOPANGO”, y Absuélvase a los señores LIC. HERMAN ALBERTO ARENE GUERRA, ING. NELSON EDGARDO VANEGAS RODRIGUEZ, LIC. VILMA ISABEL HERNANDEZ DE CALDERON, LIC. NELSON NAPOLEÓN GARCIA RODRIGUEZ, LIC. RONNY ARTURO RODRIGUEZ CHANG, ING. ROBERTO DE JESÚS SOLÓRZANO, LIC. CARLO GIOVANNI BERTI LUNGO, DR. JOSÉ FRANCISCO LAZO MÁRÍN, LIC. MERLIN ALEJANDRINA BARRERA DE LOPEZ, GRAL. y LIC. JAIME LEONARDO PARADA GONZALEZ, SR. FRANCISCO JOSÉ RICARDO CRUZ MORENO, ING. NAPOLEON GUERRERO BERRIOS, LIC. NEFTALI RAMIREZ CÁCERES, e INGA. YICSI MELBA RODRIGUEZ LEÓN. 5.) Apruebase la gestión de los funcionarios relacionados en el presente Juicio de Cuentas en los cargos y período establecido en relación al Examen de Auditoría que dio origen al presente Juicio de Cuentas.

HÁGASE SABER.



Ante mí,


Secretaría de Actuaciones.

JC-IV-22-2016

Fiscal: Lic. María de los Ángeles Lemus de Alvarado.

Ref: 291-DE-UJC-18-2016-SS.

SARV



MARA CUARTA DE PRIMERA INSTANCIA DE LA CORTE DE CUENTAS DE LA REPUBLICA: San Salvador, a las catorce horas del día veintisiete de junio de dos mil dieciocho.

Transcurrido el término establecido de conformidad con el Art. 70 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, sin que se haya interpuesto Recurso alguno sobre la Sentencia Definitiva pronunciada por esta Cámara a las ocho horas con treinta minutos del día veinte de febrero de dos mil dieciocho, agregada de folios **1519** a folios **1561** ambos vto. del presente Juicio, declárese ejecutoriada dicha sentencia y librese la ejecutoria correspondiente.

NOTIFIQUESE.

Ante mí,

Secretaría de Actuaciones.

JC- IV-22-2016
Ref. Fiscal: 291-DE-UJC-18-2016-SS
Fiscal Licda.: MARIA DE LOS ANGELES LEMUS DE ALVARADO.
SARV