**INFORME DE SEGUIMIENTO AL MAPA DE RIESGOS DE CORRUPCIÓN MRC SEGUNDO CUATRIMESTRE 2017**

**Objetivo.** Verificar y evaluar la elaboración, visibilización, seguimiento y control del Mapa de Riesgos de Corrupción.

**Criterio.** Ley 1474 de 2011. Estatuto Anticorrupción. Art. 73

**Fecha.** El seguimiento se realizará a partir del 1 de septiembre de 2017.

**Metodología.** Del MRC publicado se evaluarán:

**RESULTADO DEL SEGUIMIENTO**

**Hallazgo. Procesos sin identificar Causa, Riesgo, Control**

De los 36 procesos relacionados en el MRC, aparecen 3 (Gestión de Servicio de Meteorología Aeronáutica, Gestión de Vigilancia de Servicios de Transporte Aéreo, Gestión Información Sectorial), que no presentan riesgos de corrupción.

**Actividades de control recomendadas**

Toda actividad tiene riesgos los líderes de esos procesos deben ser más acuciosos para establecerlos y darles tratamiento.

**Hallazgo. No se socializó el proyecto del mapa de riesgos de corrupción**

En el marco del proceso participativo que involucra actores internos y externos, se enviaron correos de fecha 4 y 8 de mayo de 2017 a la Oficina Asesora de Planeación para establecer como se socializó el contenido del proyecto del MRC a los servidores públicos, contratistas de la entidad, ciudadanía en general, empresas aeronáuticas y el personal aeronáutico antes de su publicación para que debatieran y formularan sus apreciaciones, propuestas, sobre el proyecto del MRC.

El 27 de enero de 2017, se divulgó el proyecto a los grupos de interés y el 31 de enero de 2017 se publicó.

**Actividades de control recomendadas**

Implementar mecanismos de socialización y divulgación del proyecto de MRC, a los grupos de interés, con suficiente tiempo que les permita debatir y formular sus apreciaciones y propuestas.

**Hallazgo. No hay planes de acción ni controles para solucionar las causas raíz de la Falta de ética, Incumplimiento de valores e Incumplimiento de los principios institucionales.**

De los 33 procesos que aparecen relacionados en la MRC en 28 (93%), los líderes identificaron como causa común la falta de ética, valores e incumplimiento de los principios institucionales.

Los controles enumerados en la mayoría de los procesos no solucionan la causa raíz de la corrupción que es **la falta de ética, valores e incumplimiento de los principios institucionales.**

**Actividades de control recomendadas**

Como esta causa es inherente a las personas, con el liderazgo del PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO, ADMINISTRACIÓN DEL TALENTO HUMANO y del PROCESO GESTIÓN DE CONTRATACIÓN por ser responsable el PRIMERO, de “establecer las directrices estratégicas a corto, mediano y largo plazo que le permitan a la Aerocivil mejorar continuamente de manera sostenible su competitividad y su desempeño Institucional..”, el SEGUNDO, de administrar el ingreso, la permanencia y el retiro de los servidores públicos y el TERCERO, el trámite de los contratos de prestación de servicios. Con la participación de la alta dirección, los líderes de los procesos, la Comisión de Personal y las Asociaciones, unificar criterios para expedir una política de rechazo y lucha contra la corrupción.

Construir una estrategia que permita cumplir entre otros principios el de la Selección Objetiva estableciendo mecanismos de control efectivos para el ingreso a la entidad y para los contratistas antes de la suscripción de los contratos. Y mecanismos de seguimiento para la permanencia. De ser necesario imponer el uso del polígrafo como un requisito para el ingreso, para suscribir los contratos y para la permanencia en las dependencias que se consideren sensibles.

Promover espacios de reflexión alrededor de la importancia del actuar ético y transparente, que haga referencia a las formas de aportar, tanto individual como colectivamente, en la prevención de hechos de corrupción.

Aplicar una encuesta dirigida a todos los servidores públicos de la entidad, las empresas aeronáuticas (empresas aéreas, centros de instrucción, talleres, etc.) al personal aeronáutico licenciado, contratistas, etc., cuyo objetivo sea establecer las formas en que se puede manifestar la corrupción en la entidad, si conocen casos de corrupción, las dependencias sensibles a la corrupción. Esta medición para que sea efectiva debe garantizarles a todos los participantes el **anonimato.**

En caso de materializarse el riesgo, serán los organismos de investigación los que determinen si el servidor público por acción u omisión, abuso del poder, para desviar la gestión de lo público hacia un beneficio privado.

En la lucha contra la corrupción debe hacerse un frente común con las empresas aeronáuticas y en general con el sector transporte aéreo.

**Hallazgo. No se monitorea permanentemente la gestión del riesgo y la efectividad de los controles establecidos.**

El 4 de septiembre de 2017 se envió correo electrónico a todos los líderes de los procesos, solicitándoles información de la gestión en este segundo cuatrimestre 2017. Y ninguno dio respuesta.

No se da cumplimiento a la Resolución 912 del 6 de abril de 2016 en su artículo octavo que dice: “Los líderes de los procesos en conjunto con sus equipos deben **monitorear y revisar periódicamente el documento del MRC** y si es del caso ajustarlo. Su importancia radica en la necesidad de monitorear permanentemente **la gestión del riesgo y la efectividad de los controles establecidos.** Teniendo en cuenta que la corrupción es por sus propias características una actividad difícil de detectar.” Resolución 5466 del 31 de octubre de 2008 de creación de los equipos de gerencia, artículo 4, entre otras funciones “6. Administrar los riesgos y mejorar los controles.”

**Actividades de control recomendadas**

En las actas de reunión trimestral de los equipos de gerencia, en los temas a tratar debe incluirse los contemplados en el artículo 4 de la resolución 5466 del 31 de octubre de 2008.

Es importante que los líderes de los procesos junto con su equipo establezcan e implementen la cultura del autocontrol como instrumento que les permita al interior de cada proceso, administrar los riesgos (contexto, identificación, análisis valoración), hacer monitoreo y revisión.

**Hallazgo. Falta de Estadísticas**

Aun cuando ya se tienen estadísticas de las causales de investigaciones disciplinarias:

Corrupción trámite y expedición de licencias aeronáuticas. Peculado. Indebida supervisión en contratación estatal. Presentación de título falso para vincularse a cargo público. Faltan las estadísticas de las PQRD y línea anticorrupción para determinar los procesos involucrados, las causas, que permitan identificar los dependencias sensibles a la corrupción.

**Actividades de control recomendadas**

Para los futuros seguimientos se necesita contar con las siguientes estadísticas discriminadas por procesos y causas generadoras de las denuncias recibidas por la Línea Anticorrupción y Quejas, Reclamos y Denuncias.

**Hallazgo.**

Como para el tratamiento de los riesgos, los controles no fueron redactados, no se sabe desde la lectura cómo están diseñados los controles y tampoco si son efectivos o no.

**Actividades de control recomendadas**

Cuando se redacten los controles se debe identificar: Quien lo hace, Con qué Frecuencia se hace, Cuando se hace, Que se hace, Como se hace, Que pasa si hay Excepciones, Evidencia.

Si se confunde el riesgo con la causa, es posible que las acciones de mejora y controles no solucionen la causa raíz del riesgo.

Cuando se establezcan los riesgos deben ser los más relevantes y no se debe mezclar el riesgo con la causa.

Los controles y su aplicación son responsabilidad de los líderes de los procesos y sus equipos de trabajo.

Tanto los controles preventivos, como los controles automáticos son más efectivos que los controles correctivos y los manuales.

Atentamente,

ALFREDO AVELLANEDA HIDALGO

Profesional Aeronáutico

Reviso. Jefe Oficina Control Interno.