
DGAC-UPI-INF- 026-2020

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
UNIDAD DE PLANIFICACION INSTITUCIONAL
PROCESO DE CONTROL INTERNO**

INFORME

**SISTEMA ESPECIFICO DE VALORACION DE RIESGOS INSTITUCIONAL
SEVRI 2020**

ELABORADO POR:

Lic. Rafael Hidalgo Fonseca

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

1.- INTRODUCCIÓN	
1.1 LEYES Y REGLAMENTOS APLICANBLES	2
1..2 OBJETIVOS	2
1.21 Objetivo general	2
2.2 Objetivos Específicos	2
1.3 Insumos para la aplicacion	3
1.4 Acompañamiento	3
1.5 Alcance	3
2. METODOLOGÍA	4
2.1 Directrices generales	4
2.2 Planificación	5
2.3 Capacitación	5
2.4 Implementación	5
2.5 Seguimiento	6
2.6 Divulgación de la Información	6
2.7 Metodología de Valoración de Riesgos	6
2.8 responsables de la Ejecución	6
3. ESTRUCTURA	7
3.1.1 RIESGOS DE ENTORNO	7
3.1.2 riesgos de Proceso	7
3.1.3 RIESGOS DE INFORMACIÓN	8
3.1.4 riesgos de Gestión de Proyectos	9
3.1.5 Distribución porcentual Estructura de riesgo	10
3.2 Parámetros de aceptabilidad	11
3.3 Rangos de aceptabilidad del riesgo	11
3.3.1 Criterios para el establecimiento de del rango de riesgos	11
4 RESULTADOS	12
4.3 Valoración de riesgo	13
5. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES	20
5.1 COMENTARIOS	20
5.2 Recomendaciones	21
6. ANEXOS	21
6.1. MATRICES APLICADAS AL SEVRI 2019	21
6.1.1 Matriz de Identificación de Riesgos	21
6.1.2 Matriz de Análisis de Riesgos	22
6.1.3 Matriz de Evaluación de Riesgos	23
6.1.4 Matriz de Administración de Riesgos	23
6.1.5 Matriz de Plan de Administración de Riesgos	23
6.1.6 Matriz de Revisión de Riesgos	24
6.1.7 Matriz de Plan de Contingencia	24
6.1.8 Seguimiento del Plan de Contingencia	25
6.2. ORGANIGRAMA	25
6.3 NORMATIVA EMITIDA POR LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN MATERIA DE CONTROL INTERNO	26
6.4 GLOSARIO DE TERMINOS USADOS EN SISTEMA DE VLORACION DE RIESGOS -SEVRI Y AUTOEVALUACION DE CONTROL INTERNO INSTITUCIONAL -ASCI	27

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

1.- INTRODUCCIÓN

1.1 LEYES Y REGLAMENTOS APLICABLES

Conforme a la política institucional en la cual la Dirección General de Aviación Civil y el CETAC manifiestan su compromiso de aplicar anualmente una valoración de riesgos que coadyuve a la toma de decisiones y direccionen los esfuerzos hacia al cumplimiento de la misión, la visión y los objetivos institucionales. vinculado siempre a la normativa vigente, principalmente lo que señala el *Artículo 18. —Sistema específico de valoración del riesgo institucional. Todo ente u órgano deberá contar con un sistema específico de valoración del riesgo institucional por áreas, sectores, actividades o tarea que, de conformidad con sus particularidades, permita identificar el nivel de riesgo institucional y adoptar los métodos de uso continuo y sistemático, a fin de analizar y administrar el nivel de dicho riesgo* , Así como en la normativa comunicada y publicada por la Contraloría General de la República denominadas *“Normas de control interno para el Sector Público” (N-2-2009-CO-DFOE)*. que en su artículo 2 expresa lo siguiente:

Artículo 2° – Establecer que las “Normas de control interno para el Sector Público” son de acatamiento obligatorio para la Contraloría General de la República y las instituciones y órganos públicos sujetos a su fiscalización, y que prevalecerán sobre cualquier normativa que otras instituciones emitan en el ejercicio de competencias de control o fiscalización legalmente atribuidas. Asimismo, que su inobservancia generará las responsabilidades que correspondan de conformidad con el marco jurídico que resulte aplicable.

1..2 OBJETIVOS

1.21 OBJETIVO GENERAL

1.2.1.1 realizar la valoración de los riesgos más relevantes de las actividades, inherentes a las unidades y/o de los procesos organizacionales, en el marco de la seguridad operacional de la aviación y las actividades de apoyo, con el fin de proporcionar seguridad razonable al logro de los objetivos.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1.2.2.1 Promover la cultura institucional de valoración del riesgo, que contribuya al cumplimiento de los objetivos institucionales.

1.2.2.2 Fortalecer el sistema para la gestión del riesgo institucional, que permita identificar, analizar, evaluar y administrar los riesgos más relevantes y dar el adecuado seguimiento, lo anterior con el fin de ubicar a la Dirección General de Aviación Civil y el CETAC en un nivel del riesgo institucional aceptable, todo en el marco del ordenamiento jurídico y técnico aplicable.

1.2.2.3 Aplicar el sistema de valoración de riesgo institucional conforme a la estructura organizacional formal, y aprobada y vigente.

1.2.2.4 Utilizar para esta aplicación el Sistema integrado de Valoración de riesgos institucionales -SIVARI

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

1.3 INSUMOS PARA LA APLICACION

- 1.3.1 Para la aplicación SEVRI 2020 se constituyeron como insumos de principal importancia la totalidad de los objetivos rutinarios incluidos en el Plan Anual Operativo 2020
- 1.3.2 Se aplico utilizando para ello el SIVARI
- 1.3.3 Se realizo con el acompañamiento necesario por parte de Control Interno

1.4 ACOMPAÑAMIENTO

- 1.4.1 Si dispuso por parte de la Unidad de Planificación Institucional el acompañamiento virtual en todo el proceso de aplicaciones de SEVRI, se utilizó la asesoría presencial (cuando fue posible), el correo institucional, teléfono y la herramienta TEAMS de mensajería y video llamada, se evacuaron consultas, se atendieron innumerables correos relacionados y se resolvió gran cantidad de problemas, de conectividad, de acreditación al sistema, se cambiaron contraseñas y se crearon nuevos usuarios.
- 1.4.2 Para dar inicio al proceso de valoración de riesgos se envió a nivel institucional una Circular UPI-CIR-025-2020 con la información necesaria, para la aplicación incluyendo el objetivo inicial y se comunicó la política institucional y el compromiso del jerarca –
- 1.4.3 También fue necesario hacerles saber a enlaces y titulares subordinados la necesidad de aprovechar el tiempo establecido para la aplicación SEVRI 2019 ya que una vez finalizado el periodo determinado para la aplicación el sistema SIVARI se bloquea automáticamente.
- 1.4.4 Además el sistema automáticamente envía recordatorios (correo electrónico) para evitar la expiración de los plazos establecidos al realizar la aplicación

1.5 ALCANCE

- 1.5.1 En la aplicación SEVRI 2020 se tomaron en cuenta treinta y dos dependencias de las seis áreas en que se estructura la organización formal de la Dirección General de Aviación Civil y el CETAC (unidades y procesos según la estructura organizacional vigente. así:

<i>área</i>	<i>código</i>	<i>Nombre</i>
Consejo Técnico de Aviación Civil	OFGI	Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada AIJS
	CS	Proceso Contraloría de Servicios
	AIG	Unidad de Accidentes e incidentes
Dirección General de Aviación Civil	AJ	Asesoría Jurídica
	SD	Proceso Salón Diplomático
	SSP	Proceso de Seguridad Operacional del Estado
	DGAC	Proceso Dirección General
	UPI	Unidad de Planificación Institucional

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS

<i>área</i>	<i>código</i>	<i>Nombre</i>
	CETAC	Proceso Secretaría CETAC
	TI	Unidad de Tecnologías de Información
Depto. Seguridad Operacional	AIR	Unidad de Aeronavegabilidad
	AVSEC_FAL	AVSEC FAL
	SNAV	Unidad de Supervisión de Navegación Aérea
	PEL	Unidad de Licencias
	BT	Proceso de Biblioteca Técnica
	TA	Unidad de Transporte Aéreo
	OPS	Unidad de Operaciones Aeronáuticas
	AGA	Unidad de Supervisión de Aeródromos
Depto. Servicio de Navegación Área	AIM	Unidad de Información Aeronáutica
	ATM	Unidad de Administración del Espacio Aéreo
Depto. Aeropuertos	AIDOQ	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Q
	AIL	Aeropuerto Internacional de Limón
	AITBP	Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños P.
	AOL	Unidad de Aeródromos Locales
	IA	Unidad de Infraestructura Aeronáutica
	MANT	Proceso de Mantenimiento
Depto. Financiero - Administrativo	RF	Unidad de Recursos Financieros
	SO	Proceso de Salud Ocupacional
	RH	Gestión Institucional de Recursos Humanos
	PROV	Proveeduría Institucional
	SG	Proceso de Servicios Generales

2. METODOLOGÍA

2.1 DIRECTRICES GENERALES

- 2.1.1 Las directrices generales para el establecimiento y funcionamiento del SEVRI, están contenidas en la normativa emitida por la Contraloría General de la República, lógicamente buscando especificar las acciones necesarias para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el SEVRI, así como el establecimiento y asociación de los responsables de su ejecución, además por lo establecido en el Marco Orientador del Sistema de Valoración de Riesgos Institucional de la Dirección General de Aviación Civil.

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

- 2.1.2 El Proceso de Control Interno de la Unidad de Planificación Institucional como responsable de la aplicación del SEVRI, inicia el proceso mediante la convocatoria a todos los enlaces y titulares subordinados de cada una de las unidades y procesos sujetos a valoración.
- 2.1.3 Se inicia con el envío digital de la Circular DGAC-UPI-CIR-025-2020, además de la apertura del periodo de evaluación comunicado por el propio sistema utilizado para la valoración (SIVARI), el cual tendrá a partir de la fecha de apertura 30 días calendario para la finalización de la aplicación SEVRI 2020.
- 2.1.4 Para la aplicación ya los objetivos rutinarios propuestos en el Plan Anual Operativo están incluidos en el sistema (SIVARI) esto con el fin de facilitar el análisis de detección y valoración de riesgo

2.2 PLANIFICACIÓN.

- 2.2.1 La aplicación de SEVRI se sustenta en las siguientes acciones generales:
 - 2.2.1.1 Definir los objetivos a evaluar y los equipos de trabajo que participarán en el proceso (Titulares subordinados, enlaces).
 - 2.2.1.2 Divulgar la normativa en materia de riesgo, en relación con la valoración de riesgos, así como las directrices, instrucciones y el Marco Orientador para la implementación y funcionamiento del SEVRI.
 - 2.2.1.4 Realizar la aplicación utilizando para ello el Sistema Integrado de Valoración de Riesgos Institucional -SIVARI y los objetivos rutinarios incluidos en el Plan Anual Operativo

2.3 CAPACITACIÓN.

- 2.3.1 Desde el periodo inicial se capacitaron a los funcionarios enlaces y titulares subordinados de cada unidad o proceso para realizar la aplicación, pero eso no es óbice para no dar la guía y el acompañamiento necesario por parte del Proceso de Control Interno.
- 2.3.2 Efectuar cuando se solicite un refrescamiento a los enlaces de las dependencias sobre el uso del sistema SIVARI.

2.4 IMPLEMENTACIÓN.

- 2.4.1 Cada unidad o proceso sujeto a valoración debe realizar la respectiva valoración del riesgo utilizando para ello el sistema SIVARI.
- 2.4.2 Cada unidad definirá un Plan de Administración de Riesgos (para riesgos altos) o un Plan de Contingencia (riesgos moderados o bajos) que serán ejecutados por los colaboradores definidos como responsables del SEVRI, según los plazos programados dentro del SIVARI, así como el seguimiento respectivo.

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

- 2.4.3 El Proceso de Control Interno con base en la aplicación SEVRI 2020 elabora un informe de Resultados de la Evaluación de Riesgos, el cual será conocido por la Dirección General y sometido a la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil

2.5 SEGUIMIENTO.

- 2.5.1 A cada dependencia se le solicitará realizar el seguimiento del Plan de Administración del Riesgo (o Plan de Contingencia, según corresponda) y elaborará un Informe de Seguimiento semestral sobre la ejecución de las acciones incorporadas en el Plan de Administración de Riesgos (o Plan de Contingencia). Este informe será remitido al Procesos de Control Interno para su análisis posterior informe a la Dirección General.

2.6 DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN.

- 2.6.1 La Unidad de Planificación Institucional y su Proceso de Control Interno publicarán en la página oficial de la DGAC el Informe de resultado del Proceso de Evaluación de Riesgos, lo anterior basado en el principio de transparencia y de rendición de cuentas, además de facilitar el conocimiento de las partes interesadas. es necesaria plan aprobación por parte del CETAC

2.7 METODOLOGÍA DE VALORACIÓN DE RIESGOS.

- 2.7.1 Por disposición del Consejo Sectorial de Transportes adoptada el 8 de diciembre de 2010, se estableció: “Que las instituciones que a la fecha no cuenten con el Sistema Integrado de Valoración de Riesgos Institucionales (SIVARI), procedan a coordinar con la directora del Departamento de Informática del MOPT, para que instalen dicho sistema”. La Dirección General de Aviación Civil cuenta desde 2015 con una versión del SIVARI misma que ha sido actualizada cada año hasta contar con la última versión a la cual se le siguen realizando los ajustes según las necesidades de la Unidad de Planificación y del proceso de control interno -

2.8 RESPONSABLES DE LA EJECUCIÓN.

- 2.8.1 Será responsable de la guía y aplicación del SIVARI el Proceso de Control Interno de la Unidad de Planificación Institucional, además de los los titulares subordinados de cada dependencia además se definirá para estas aplicaciones a un funcionario como enlace para lo referente a control interno, colaborador que deberá cumplir con los requisitos mínimos establecidos en el punto punto 6.5 de la **Guía Metodológica para la Autoevaluación de control interno**.
- 2.8.2 El Proceso de Control Interno recibirá todas las aplicaciones del SIVARI y realizará un informe final con base en los resultados obtenidos que será presentado a la Dirección General.

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

- 2.8.3 Cada enlace de dependencia será responsable por darle seguimiento a los planes de acción propuestos dentro de los Planes de Administración del Riesgos (o Planes de Contingencia).
- 2.8.4 El Proceso de Control Interno de acuerdo con sus posibilidades realizará un informe cada semestre de los seguimientos a los planes de acción de las unidades,

3. ESTRUCTURA

3.1 La detección e identificación de riesgos del SEVRI, estará basada en una estructura de de eventos según las siguientes categorías:

3.1.1 RIESGOS DE ENTORNO

CUADRO 1.

Elaborado por: Desarrollo Swat (06/03/2018 07:51:26 p.m.)

Nombre:

Clave:

Descripción:

Color reportes (fondo):

Color reportes (fuente):

Muestra:

1	Disponibilidad de Capital	3.30
2	Energía	0.83
3	Desastres Naturales	3.85
4	Legal	5.14
5	Sensibilidad	2.84

3.1.2 RIESGOS DE PROCESO

CUADRO 2.

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

Elaborado por: Desarrollo Swat (06/03/2018 07:51:26 p.m.)

Nombre: Proceso

Clave: PR

Descripción: Cualquier actividad o tarea de la dependencia se enmarca dentro de un proceso.

Color reportes (fondo): 

Color reportes (fuente): 

Muestra: **Muestra**

6	Fraude	1.47
7	Acceso	3.76
8	Autoridad	2.20
9	Capital de Conocimiento	3.85
10	Infraestructura	2.20
11	Liderazgo	1.74
12	Liquidez	1.38
13	Operación	5.69
14	Oportunidad	3.21
15	Recursos Humanos	7.89
16	Reputación	2.75
17	Salud Ocupacional	0.92
18	Satisfacción al Usuario	4.95
19	Uso no Autorizado	1.28

3.1.3 RIESGOS DE INFORMACIÓN

CUADRO 3.

Elaborado por: Carmen María Miranda Muñoz (06/03/2018 07:51:26 p.m.)

Nombre: Información

Clave: Inf

Descripción: Las dependencias, con la sofisticación tecnológica y la complejidad en el manejo de la información, enfrentan distintas amenazas que muchas veces explotan sus vulnerabilidades. La confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información, es fundamental, para la confiabilidad.

Color reportes (fondo): 

Color reportes (fuente): 

Muestra: **Muestra**

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

20	Alineación con la Estrategia	2.48
21	Asignación de Recursos	4.31
22	Contingencia	2.39
23	Disponibilidad de Información	7.06
24	Enlaces de Comunicación	3.67
25	Evaluación del Entorno	3.03
26	Medición de Resultados	3.03

3.1.4 RIESGOS DE GESTIÓN DE PROYECTOS

CUADRO 4.

Editar
Salir

Elaborado por: Lianette Medina Zamora (06/03/2018 07:51:27 p.m.)

Nombre:

Clave:

Descripción:

Color reportes (fondo):

Color reportes (fuente):

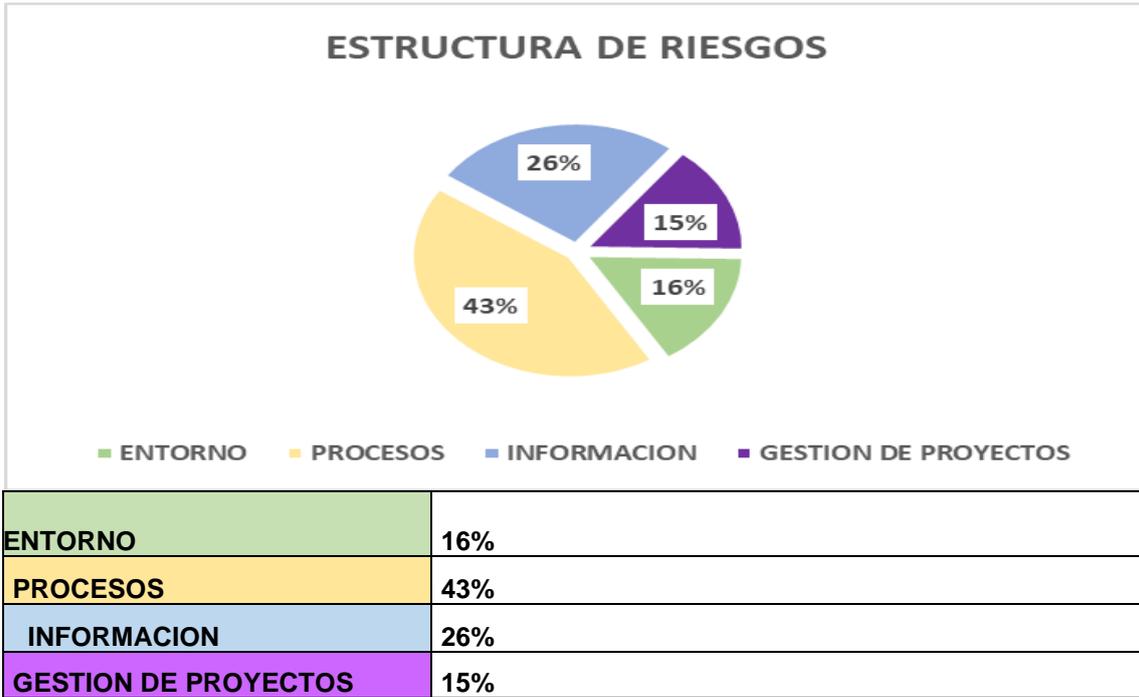
Muestra:

27	Planeación de proyectos	1.19
28	Gestión de proyectos	1.56
29	Dirección del Proyecto	1.28
30	Gestión de Interesados	1.47
31	Permisos Requeridos	0.73
32	Afectación de Servicios Públicos	1.28
33	Adquisición derecho de vía	0.09
34	Estudios requeridos	1.38
35	Diseño del proyecto	0.83
36	Condiciones de calidad	1.47
37	Obligaciones del contratista	1.01
38	Mejores prácticas	1.28
39	Fiscalización y supervisión de proyectos	1.19

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

3.1.5 Distribución porcentual Estructura de riesgo

Gráfico 1



3.1.5.1 Como se observa en el gráfico anterior y según la estructura de riesgos empleada para esta aplicación, los riesgos de proceso 43% son los de mayor incidencia, por tanto son los que presentan un problema mayor que debe ser abordada de la mejor manera, esto por cuanto incide en toda la actividad que realice una unidad o proceso donde destaca como un problema la asignación de recurso humano. (cuadro 2)

3.1.5.2 También y la información juega un papel importante en la función diaria de las unidades y se magnifica como un problema grave 26% ya que las dependencias, con la revolución tecnológica y lo complejo del manejo de la información, enfrentan distintas amenazas que muchas veces destacan su vulnerabilidad, confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información (cuadro 3)

3.1.5.3 Por otra parte, el entorno (15%) y la gestión de proyectos (16%) comprenden un 31% de la estructura de riesgos siendo que la gestión de los riesgos es parte integral de la dirección del proyecto, y se considera un elemento clave en el proceso de toma de decisiones.

3.1.5.4 Por su parte el entorno que es donde se desarrolla la actividad o proyecto es un elemento que permite definir la estrategia por cuanto comprende elementos como el estado de la nación, donde está ubicada la dependencia o la institución, su naturaleza, la región, ciudad; además el sector de desarrollo, la industria en general y condiciones económicas, políticas, sociales, culturales.

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

3.2 PARÁMETROS DE ACEPTABILIDAD

- 3.2.1 Parámetros de aceptabilidad** corresponde a los criterios que permiten determinar el nivel de riesgo
- 3.2.2 El nivel de riesgo se determinará valorando mediante estimaciones la probabilidad de ocurrencia y la magnitud de la consecuencia esperada de los eventos que conforman los riesgos, con base en los siguientes parámetros:
- 3.2.2.1 Serán considerados aceptables los riesgos que han sido calificados con un nivel de riesgo Bajo y/o Moderado.
- 3.2.2.2 No podrá considerarse aceptables los riesgos que han sido calificados con un nivel de riesgo Alto.

3.3 Rangos de aceptabilidad del riesgo

Los rangos de aceptabilidad del riesgo se representan en las variables así:

CUADRO 5

		MANITUD		
HECHOS		INSIGNIFICANTE	MODERADO	CATASTROFICO
PROBABILIDAD	VALOR	1	2	3
CONSTANTE	1		E11-M1, E34-M1	
		E3-M1	E1-M1, E5-M1, E5-M2, E6-M1, E8-M1, E15-M1, E16-M2, E18-M1, E20-M1, E23-M1, E23-M2, E24-M1, E30-M1, E32-M1, E33-M1, E40-M1	
OCACIONAL	2	E2-M1, E7-M1, E12-M1, E14-M1, E17-M1, E19-M1, E21-M1, E22-M1, E27-M1, E37-M1, E39-M1, E39-M2	E3-M1, E4-M1, E4-M2, E9-M1, E10-M1, E16-M1, E25-M1, E28-M1, E29-M1, E31-M1, E33-M2, E35-M1, E36-M1, E38-M1	E26-M1
REMOTO	3			

3.3.1 CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE DEL RANGO DE RIESGOS

3.3.1.1 Los criterios tomados en cuenta para el establecimiento de rangos de aceptabilidad son los siguientes:

- *Criterios de probabilidad que se define como el mayor o menor grado de posibilidad de que un evento aleatorio ocurra,¹*
- *Criterio de magnitud. Estimación cuantitativa del riesgo, expresada por la combinación de valores de la Probabilidad y Consecuencia de ocurrencia de un evento. $MR = Probabilidad \times Consecuencia$. Nivel de Riesgos²*

¹ Fuente: <https://concepto.de/probabilidad/#ixzz6UpUb4too>

² procedimiento para la identificación de peligros y evaluación de los riesgos Mutual de seguridad. Chile

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

CUADRO 6

CRITERIOS		Categoría	Descripción	
	Probabilidad		Remoto	Puede ocurrir solo en circunstancias excepcionales
			ocasional	Aunque no se espera que suceda puede suceder
			Constante	Se espera que se presente reiteradamente
	Magnitud		Insignificante	prácticamente ninguna influencia negativa sobre el negocio, pueden dejarse sin mediar
		2	Moderado	causarán problemas no significativos, posibilidad de lesiones leves
		3	Catastrófico	pérdidas financieras o de infraestructura o posibilidad de pérdida de vidas o lesiones graves.
	Nivel de Riesgo	4	Bajo	Sus consecuencias no afectan la operación de los procesos no es necesario establecer acciones
		5	medio	Aunque no se espera que suceda
		6	Alto	Puede ocurrir solo en circunstancias excepcionales

4 RESULTADOS

- 4.1 Los resultados de la aplicación SEVRI 2020 en términos porcentuales proporciona datos importantes a la administración además de conocer cuáles de los objetivos propuesto en el Plan Anual Operativo que tienen un riesgo alto, medio o bajo en su cumplimiento.
- 4.1.1 Partiendo de esa clasificación nos damos cuenta que la mayoría de objetivos (64.33%) mantienen un riesgo bajo indicador que nos permite establecer que esos objetivos se cumplirán dentro de los parámetros y fechas establecidas, no obstante existen otros objetivos que mantienen un nivel de riesgo alto (8.00%) que podrían tener eventos desencadenantes que puedan materializar un riesgo e interferir en su cumplimiento por lo que se ha precisado establecer medidas administración u acción que puedan remediar y disminuir el nivel de riesgo, por otro parte también se manifiesta un dato. 27.00% de nivel de riesgo medio que podrían en su momento ser un obstáculo para el cumplimiento de los objetivos, aunque se puede minimizar el riesgo con medidas sencillas de contención y /o administración.

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

4.2 Basados en lo anterior, pero en términos absolutos se presenta los siguientes resultados :124 objetivos con nivel de riesgo bajo. 52 de riesgo medio y 16 objetivos con un riesgo alto para los cuales se han establecido las medidas de contención respectivas, resultados porcentuales y absolutos representados en el siguiente grafico

Gráfico 2



4.3 VALORACIÓN DE RIESGO

4.3.1 Como se ve en estos comentarios la información que nos brinda el SIVARI. no permite establecer comparaciones entre los riesgos inherentes al proceso y los riesgos residuales que en definitiva se mantienen después de establecer medidas de contención a los riesgos inherentes, por ejemplo

Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma

OBJETIVO	EVENTO -RIESGO	NIVEL DE RIESGO		MEDIDA DE ADMINITRACION
Cumplir con los estándares relativos a inspección y sistema de gestión de la seguridad (CAPÍTULO IV: Operaciones y obligaciones del operador del RAC 139)	Programación de desalojos incumplida.	Alto	Bajo	1. Definir por escrito un procedimiento conjunto con el encargado de espacios del apartamiento de Aeropuertos y Asesoría Legal para una mejor planificación de desalojos.

4.3.2 Como podemos observar en el ejemplo anterior un riesgo inherente y de riesgo alto se minimiza en un riesgo bajo con las medidas de contención adecuadas, quedaría por ver el seguimiento que la dependencia les dará a esas medidas para facilitar ese seguimiento el SIVARI está adecuado a la situación y se pueden incorporar acciones, o documentos que respaldara en su medida las acciones realizadas y el mantenimiento de riesgo en un nivel bajo.

4.3.3 Con esta propuesta de comparación entre el riesgo inherente y riesgo residual es como obtenemos los resultados finales. ya con medidas de contención del riesgo para lo cual tenemos valorados 204 Objetivos y se propusieron 224 mediada **de administración de riesgo**

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

- 4.3.4 En el siguiente cuadro se nos presenta el nivel de riesgo alto, y como con medidas de contención se minimiza y disminuye su nivel.
- 4.3.5 Así tenemos que diez riesgos inherentes de nivel alto a los cuales se les ha establecido medidas de administración que van desde cumplir plazos de elaboración y entrega de informes hasta la tramitación de documentos que se traducen en acciones de gestión de más recursos (humanos, económicos, tecnológicos y capacitación) se minimizo y tenemos un riesgo residual bajo riesgos (23.00%)

Por otra parte 18 riesgos de nivel inherente alto (48.00%) se han minimizado gracias a las medidas de contención de riesgo residual en nivel medio

Y 10 riesgo de nivel inherente alto (16.00% (mantuvieron ese nivel pese a la incorporación de medidas de contención, tal como veremos en el cuadro 5 y grafico 3

CUADRO 5 RIESGO POR NIVEL

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS

Reporte Nivel de Riesgos Institucional 2020					
Dependencia	Objetivo	Evento	Riesgo Inherente	Riesgo Residual	Medida
Proveeduría Institucional	Registrar los bienes de la institución en los sistemas SIBINET y SIFCO	Perdida de activos por falta de controles	Alto	Bajo	Realizar la conciliación entre ambos sistemas para garantizar que los activos están registrados en ambos
Proveeduría Institucional	Resolver recursos de objeción (cartel) y de apelación (adjudicación)	Ampliación en los plazos de adjudicación por la presentación de recursos de objeción y apelación.	Alto	Bajo	Velar por que los recursos se resuelvan en el plazo establecido por Ley
Proceso de Seguridad operacional del Estado	3. Mantener actualizada la base de datos de incidentes que permita la oportuna toma de decisiones con base en la información de los incidentes	No contar con una base de datos robusta	Alto	Bajo	Gestionar con la unidad de TI alguna opción de herramienta tecnológica que
Proceso de Seguridad operacional del Estado		No contar con una base de datos robusta	Alto	Bajo	Mientras se gestiona la base de datos institucional con la unidad de información aeronáutica, se utiliza el sistema ECCAIRS para gestionar los datos
Aeropuerto Internacional Tobias Bolaños P.?	Cumplir con los estándares relativos a inspección y sistema de gestión de la seguridad (CAPÍTULO IV: Organización y funcionamiento del	Programación de desalojos incumplida.	Alto	Bajo	1. Definir por escrito un procedimiento conjunto con el encargado de espacios
Unidad de Tecnologías de Información	Atender las solicitudes de incidentes	Incidentes atendidos de manera ineficiente	Alto	Bajo	Se envía correo a soporte. Se da soporte vía remota por medio de llamada
Unidad de Tecnologías de Información	Suministrar al usuario final de la institución las herramientas tecnológicas necesarias para el correcto desempeño de sus funciones	Equipo tecnológico suministrado de manera ineficiente	Alto	Bajo	Se realiza mediante una solicitud para brindarle las herramientas necesarias
Unidad de Tecnologías de Información	Realizar informes de avance de proyectos de tecnologías informáticas	Avance del informe realizado de manera ineficiente	Alto	Bajo	Informe mensual de los proyectos con su cronograma de actividades
Unidad de Infraestructura Aeronáutica		Se utilizan métodos inadecuados para el análisis de restricción de alturas	Alto	Bajo	Solicitar Aprobación de Plan de Capacitación en temas aeronáuticos
Proveeduría Institucional	Mantener actualizado el registro de las garantías de cumplimiento y participación en los procesos de Contratación que se requieran	Vencimientos de garantías tanto de cumplimiento como de participación.	Alto	Bajo	Llevar el control del vencimiento de las garantías de participación y de cumplimiento

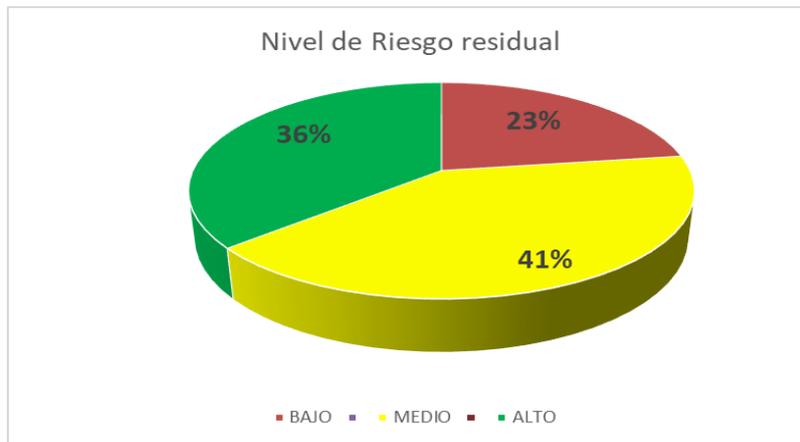
CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS

Proveeduría Institucional	Dotar de los recursos necesarios a las diferentes dependencias de la DGAC	Falta de recursos imposibilitan el cumplimiento de objetivos.	Alto	Medio	Llevando un control del plan de compras y su ejecución
Proveeduría Institucional	Administrar y controlar los bienes muebles e inmuebles de la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias.	Inventarios desactualizados no permiten un efectivo control de los mismos	Alto	Medio	Realizar y actualizar en los sistemas los inventarios de activos
Proveeduría Institucional	Velar por la correcta gestión de las contrataciones administrativas para garantizar la transparencia	Posibles fraudes en los procesos de contratación.	Alto	Medio	Llevando controles de los procesos de contratación
Unidad de Accidentes e incidentes	2. Fomentar la prevención de accidentes e incidentes aéreos para	Falta personal	Alto	Medio	Oficios enviados
Proceso de Salud Ocupacional	Contar con Comisiones de Salud Ocupacional en los diferentes centros de trabajo de la DGAC en cumplimiento del Decreto 39408 MTSS	Participación de las personas trabajadoras en la postulación y elección de sus representantes de conformidad al Decreto Ejecutivo 39408-MTSS. Desinterés de las personas trabajadoras para conformar las comisiones.	Alto	Medio	Gestionar mediante el correo institucional, información para incentivar a los funcionarios para que participen activamente en la conformación de las comisiones de salud ocupacional
Proceso de Salud Ocupacional	Promover el bienestar físico y mental de los funcionarios de la DGAC	Ante el COVID-19, el Proceso Salud Ocupacional a sufrido un incremento en las cargas de trabajo en acatamiento a las disposiciones del Poder Ejecutivo y a los Lineamientos Nacionales y Específicos para la Vigilancia de la infección por Coronavirus (COVID-19) emitidos por el Ministerio de Salud por Coronavirus (2019-nCoV), implementando acciones y medidas de prevención ante la situación actual de emergencia nacional, con el fin de minimizar el riesgo de contagio para los usuarios y los funcionarios de la institución, así como una eventual propagación a terceros.	Alto	Medio	Gestionar el apoyo mediante la asignación de recurso humano y realizar planes de trabajos diferenciados para atender y abordar la prevención del contagio del COVID-19 en usuarios y funcionario de la institución, así como una eventual propagación a terceros.
Proceso de Salud Ocupacional	Actualizar el Plan de Emergencias de conformidad a los cambios sustanciales que se presenten en la institución.	No contar con el acceso a la información requerida por la norma CNE-NA-INTE-DN-01:2015 para la elaboración del Plan de Emergencias Ante el COVID-19.	Alto	Medio	Solicitar la información a la Unidad Infraestructura Aeronáutica con el fin de
Proceso de Salud Ocupacional	Fomentar el bienestar mental de los funcionarios de la DGAC	Ante el COVID-19, el Proceso Salud Ocupacional a sufrido un incremento en las cargas de trabajo en acatamiento a las	Alto	Medio	Gestionar el apoyo mediante la asignación de recurso humano y realizar planes
Proceso de Salud Ocupacional	Contar con los equipos, materiales y señalización que apoyen el Plan de Emergencias de Oficinas Centrales	Falta de recursos financieros para la adquisición de los equipos, materiales y señalización que apoyen el Plan de Emergencias de Oficinas Centrales. Ante la emergencia nacional por COVID-19 se han dispuesto los recursos para suplir las necesidades de insumos para prevenir el contagio para los usuarios y los funcionarios de la institución, así como una eventual propagación a terceros.	Alto	Medio	Gestionar los recursos financieros para la adquisición de los equipos, materiales y señalización que apoyen el Plan de Emergencias una vez que la información sea suministrada.
Proceso de Seguridad operacional del Estado	1. Establecer el programa de seguridad operacional del estado en Costa Rica en cumplimiento de la normativa OACI.	Atrasos en el plan de implementación del SSP	Alto	Medio	Conformar el equipo de seguridad operacional, con inspectores de las unidades
Proceso de Seguridad operacional del Estado		Atrasos en el plan de implementación del SSP	Alto	Medio	Generar una Circula de Asesoramiento que sea la normativa temporal para la
Proceso de Seguridad operacional del Estado	2. Prevenir condiciones que ponen en riesgo la seguridad operacional	La poca cantidad o falta total de datos de los eventos que se dan en la industria aeronáutica.	Alto	Medio	Se ha gestionado con los operadores/proveedores de servicios, que establece el
Proceso de Seguridad operacional del Estado		La poca cantidad o falta total de datos de los eventos que se dan en la industria aeronáutica.	Alto	Medio	Generar los Niveles Mínimos Aceptables de Seguridad Operacional por parte del
Unidad de Licencias	Convalidar las licencias extranjeras de personal técnico nacional o extranjero	Falta de inspectores para atender las solicitudes de convalidaciones de forma privada y solicitudes de los Operadores.	Alto	Medio	Sistema SIAR
Unidad de Accidentes e incidentes?	1. Iniciar los procesos de investigación de los accidentes e incidentes graves aéreos para	Falta de Personal	Alto	Medio	Oficios de solicitud de personal
Unidad de Tecnologías de Información	Brindar mantenimiento preventivo a los equipos informáticos	Mantenimiento brindado de forma ineficiente	Alto	Medio	Actualizar equipos constantemente,brindar un mantenimiento adecuado
Unidad de Infraestructura Aeronautica	Elaborar propuesta del plan de inversión para el año 2021	Se deberá realizar modificaciones en los Planes Institucionales y Nacionales respectivos	Alto	Medio	Plantear nuevamente el plan de inversión evidenciando técnicamente las
Aeropuerto Internacional Tobias Bolaños P.	Realizar y controlar la facturación de acuerdo al apéndice tarifario vigente	Facturación realizada erróneamente.	Alto	Medio	1. Reportes mensuales al Departamento de Financiero por medio de correo

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

Unidad de Aeronavegabilidad	3. Mejorar el Marco Normativo de Aeronavegabilidad.	Marco normativo atendido de manera deficiente	Alto	Alto	Proceso regulatorio
Proveeduría Institucional	Verificar el cumplimiento del Plan Anual de Adquisiciones del periodo anterior	Esto a que existen compras que no se realizan o e llevan a cabo debido a que llegan a destiempo a la Proveeduría y el plazo no es suficiente para terminar el proceso de compra.	Alto	Alto	Informe a la dirección sobre cumplimiento del plan de adquisiciones
Proceso de Mantenimiento	Aplicar el programa de mantenimiento preventivo electromecánico y de obra civil en	Emergencia sanitaria por COVID-19	Alto	Alto	Medidas de higiene
Aeropuerto internacional Daniel Oduber Q	Cumplir con la normativa AVSEC en cuanto a la no recuperación de credenciales emitidas en el AIDOQ	Alcanzar el porcentaje estipulado de no recuperación de credenciales.	Alto	Alto	Realizar supervisión presencial o por medio de correo electrónico a las empresas que prestan servicios en el AIDOQ
Aeropuerto internacional Daniel Oduber Q	Realizar y controlar la facturación de acuerdo al apéndice tarifario vigente	Fallas en el sistema FyC	Alto	Alto	Correos electrónicos al departamento financiero
Unidad de Licencias	Certificar al personal aeronautico nacional y extranjero de acuerdo a lo establecido en el RAC LPTA de conformidad con las solicitudes que se reciben	Falta de Inspectores para atender y cumplir con las solicitudes de las certificaciones del personal aeronáutico.	Alto	Alto	Sistema SIAR
Proceso Direccion General?	Fortalecer la gestión de proyectos a nivel institucional	La no ejecución oportuna y efectiva de los proyectos	Alto	Alto	Establecimiento de equipos multidisciplinarios que puedan trabajar los
Unidad de Supervision de Aerodromos	5. Inscribir los aeródromos, helipuertos o campos de aterrizaje para vehículos ultraligeros a	Proceso de inscripción inconclusos	Alto	Alto	Se utiliza el procedimiento publicado para la inscripción de aeródromos.
Unidad de Recursos Financieros	Elaborar los registros contables	Sistema financiero institucional desactualizado, incumpliendo así con la nueva normativas	Alto	Alto	Solicitar la mejora en el sistema financiero e informático
Unidad de Recursos Financieros	Gestionar los documentos de los presupuestarios de la DGAC	Personal de la Unidad trasladado con poca experiencia o expertis	Alto	Alto	Solicitar a Recursos Humanos más personal y estabilidad laboral en cuanto a oportunidad de crecimiento
Unidad de Aerodromos Locales	Implementar y dar seguimiento a un sistema de monitoreo de control de fauna en los Aeródromos Locales.	Evitar/prevenir un accidente o incidente con aeronaves por la presencia de aves o animales dentro de los Aeródromos. (Ya se aterrizando, rodando en pista o saliendo).	Alto	Alto	Coordinación con los Gobiernos Municipales

GRAFICO 3 NIVEL DE RIESGO RESIDUAL



Basado en lo anterior vemos como varias Unidades tiene un riesgo de nivel alto de cumplimiento de al menos uno de sus objetivos: así

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

Dependencia Cuadro 6 UNIDADES CON RIESGOS DE NIVEL ALTO	Objetivo	Riesgo
Unidad de Aeronavegabilidad	3. Mejorar el Marco Normativo de Aeronavegabilidad.	Marco normativo atendido de manera deficiente
Proveeduría Institucional	Verificar el cumplimiento del Plan Anual de Adquisiciones del periodo anterior	Esto a que existen compras que no se realizan o no se llevan a cabo debido a que llegan a destiempo a la Proveeduría y el plazo no es suficiente para terminar el proceso de compra.
Proceso de Mantenimiento	Aplicar el programa de mantenimiento preventivo electromecánico y de obra civil en Aeropuertos Internacionales	Emergencia sanitaria por COVID-19
Aeropuerto internacional Daniel Oduber Q	Cumplir con la normativa AVSEC en cuanto a la no recuperación de credenciales emitidas en el AIDOQ	Alcanzar el porcentaje estipulado de no recuperación de credenciales.
Aeropuerto internacional Daniel Oduber Q	Realizar y controlar la facturación de acuerdo al apéndice tarifario vigente	Fallas en el sistema FyC
Unidad de Licencias	Certificar al personal aeronáutico nacional y extranjero de acuerdo a lo establecido en el RAC LPTA de conformidad con las solicitudes que se reciben	Falta de Inspectores para atender y cumplir con las solicitudes de las certificaciones del personal aeronáutico.
Proceso Dirección General	Fortalecer la gestión de proyectos a nivel institucional	La no ejecución oportuna y efectiva de los proyectos
Unidad de Supervision de Aerodromos	5. Inscribir los aeródromos, helipuertos o campos de aterrizaje para vehículos ultraligeros a solicitud de los operadores e	Proceso de inscripción inconclusos
Unidad de Recursos Financieros	Elaborar los registros contables	Sistema financiero institucional desactualizado, incumpliendo así con la nueva normativas
Unidad de Recursos Financieros	Gestionar los documentos de los presupuestarios de la DGAC	Personal de la Unidad trasladado con poca experiencia o expertis
Unidad de Aerodromos Locales	Implementar y dar seguimiento a un sistema de monitoreo de control de fauna en los Aeródromos Locales.	Evitar/prevenir un accidente o incidente con aeronaves por la presencia de aves o animales dentro de los Aeródromos. (Ya se aterrizando, rodando en pista o saliendo).

A nivel de riesgo residual el balance general es el siguiente:

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

CUADRO 7 NIVEL GENERAL DE RIESGO RESIDUAL

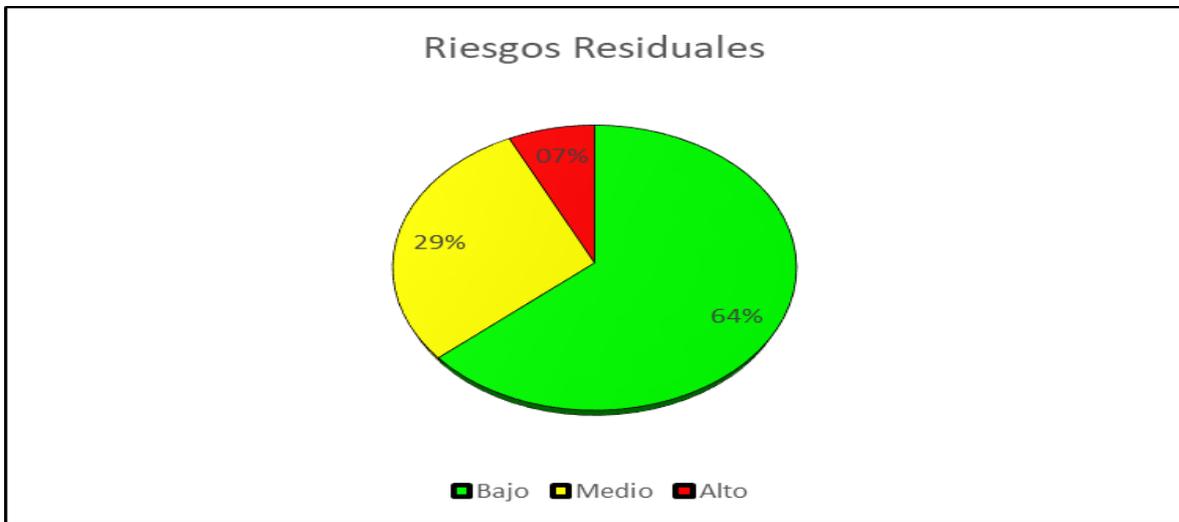
Nivel de Riesgo Residual Institucional			
Dependencia	Bajo	Medio	Alto
Proceso de Mantenimiento	1	0	0
Unidad de Accidentes e incidentes	0	1	0
Unidad de Accidentes e incidentes	0	1	0
Proceso Dirección General	0	1	0
AVSEC FAL?	1	0	0
Proceso Salón Diplomático	1	0	0
Proceso Salón Diplomático	2	0	0
Unidad de Supervisión de Navegación Aérea	2	0	0
Proceso de Mantenimiento	2	0	1
Proceso Archivo Central	2	1	0
Proceso Dirección General	0	2	1
Unidad de Operaciones Aeronáuticas	3	0	0
AVSEC FAL	3	0	0
Unidad de Aeronavegabilidad	0	3	1
Unidad de Recursos Financieros	1	1	2
Unidad de Aeródromos Locales	0	3	1
Unidad de Planificación Institucional	4	0	0
Proceso Archivo Central	4	0	0
Proceso de Salud Ocupacional	0	5	0
Unidad de Licencias	2	2	1
Unidad de Información Aeronáutica	5	0	0
Unidad de Administración del Espacio Aéreo	1	5	0
Proceso de Seguridad operacional del Estado	2	4	0
Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños P.	6	0	0
Unidad de Tecnologías de Información	4	2	0
Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños P.	4	2	0
Asesoría Jurídica	1	0	5
Unidad de Transporte Aéreo	7	0	0
Unidad de Infraestructura Aeronáutica	5	2	0
Aeropuerto internacional Daniel Oduber Q	4	2	2
Aeropuerto internacional de Limón	6	2	0
Proceso secretaria CETAC	8	0	0
Proceso Contraloría de Servicios	2	6	0
Unidad de Supervisión de Aeródromos	0	7	1
Proceso Biblioteca Técnica	8	0	0
Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada AIJS	8	0	0
Proceso de Servicios Generales	10	3	0
Gestión Institucional de Recursos Humanos	12	2	0
Unidad de Planificación Institucional	10	5	0
Proveeduría Institucional	12	3	1

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

TOTALES	143	65	16
TOTALES ABSOLUTOS	143	65	16
TOTALES PORCENTUALES	64%	29%	7%

En términos absolutos se establecieron 224 riesgos de los cuales 143 son de riesgo de Nivel bajo, 65 de nivel medio y 16 de riesgos de nivel.

GRAFICO 4 DISTRIBUCION PORCENTUAL DE RIESGO RESIDUAL



5. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES

5.1 COMENTARIOS

- 5.1.1 Se realizó la valoración de riesgos en 32 dependencias abarcando oficinas centrales y emplazamientos (aeropuertos internacionales y sus unidades) dependencias todas de la Dirección General de Aviación Civil-DGAC y el Consejo Técnico de Aviación Civil - CETAC.
- 5.1.2 Se valoró al menos un riesgo de cada uno de los objetivos incluidos en el PAO 2020.
- 5.1.3 Hubo limitaciones importantes en la aplicación muchas complicaciones para la aplicación debido a los cambios en la modalidad laboral por efecto de la pandemia.
- 5.1.4 No se concluyeron a algunas participaciones como es el caso de la contraloría de servicios, Servicios de Información Aeronáutica que no logro aprobar todas las matrices de valoración,

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

- 5.1.5 Para esta aplicación SEVRI 2020 se tomaron en cuenta la totalidad de objetivos incluidos en el Pao 2020 lo que no representa un gran avance, ya que, en 2018, valoramos un objetivo por dependencia, en 2019 el 20% de los objetivos y para este 2020 se valora la totalidad (100.00%) de los mismos.
- 5.1.6 Básicamente podemos afirmar que se lograron los objetivos propuesto, pero siempre existe la posibilidad de mejora y participación en las actividades de Control Interno.

5.2 RECOMENDACIONES

A la Dirección General se le solicita.

- 1 Se le solicita el aval revisión y tramite posterior al CETAC para lo correspondiente
- 2 Comunicar los acuerdos de CETAC con respecto al presente informe

A la Unidad de Planificación Institucional, Proceso de Control Interno

- 3 Comunicar los resultados generales de la Aplicación a cada una de las dependencias. Y solicitar su publicación en la página de la DGAC.
- 4 Estructurar el plan de seguimiento institucional al SEVRI.

A todas las dependencias

- 5 Se les solicita a todas las unidades l seguimiento de sus Planes de Acción.
- 6 Cada una de las dependencias que concretaron planes de acción deben realizar el seguimiento de esos planes e informar cada seis meses del avance logrado al proceso de Contra interno de la Unidad de Planificación Institucional.
- 7 Recordar la responsabilidad que mantienen titulares subordinados con respecto lo establecido en la Ley General de Control Interno (8292) y la normativa aplicable
- 8 Cada titular de departamento deberá velar por mantener actualizada la valoración de riesgos, en sus unidades u procesos organizativos y poner especial atención cuando se sucedan eventos o cambios, en el entorno que afecten el cumplimiento de sus metas u objetivos.

Por último, se les comunica que este informe a disposición de todos en el sitio Web de la Dirección General de Aviación Civil (www.dgac.go.cr), una vez que haya sido aprobado por el CETAC.

6. ANEXOS

6.1. MATRICES APLICADAS AL SEVRI 2019

6.1.1 MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS.

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

Permite identificar los eventos (riegos) que podrían afectar de forma significativa el cumplimiento de objetivos, las posibles causas internas y externas de los eventos identificados, las posibles consecuencias y los factores de riesgo generales y específicos.

Nuevo Evento (Riesgo)

Elaborado por: Carmen Maria Miranda Muñoz (17/10/2012 01:38:43 p.m.)
Estado: En Proceso

Objetivo: Contribuir con el establecimiento, evaluación y mejoramiento del Sistema de Control Interno y el Sistema Especifico de Valoración de Riesgos Institucional (SEVRI), que facilite el logro de los objetivos institucionales con criterios de eficiencia y efectividad, empleando mecanismos de evaluación y verificación, formulando así recomendaciones que conlleven al mejoramiento continuo.

Justificación de la selección del objetivo: Se incluye la justificación del porqué se seleccionó este objetivo.

Evento: Evento 1

Causa Interna: Causa Interna 1

Causa Externa: Causa Externa 1

Consecuencias: Consecuencia 1

Clasificación General:

Entorno:

Clasificación Específica: Desastres Naturales
Legal

6.1.2 MATRIZ DE ANÁLISIS DE RIESGOS.

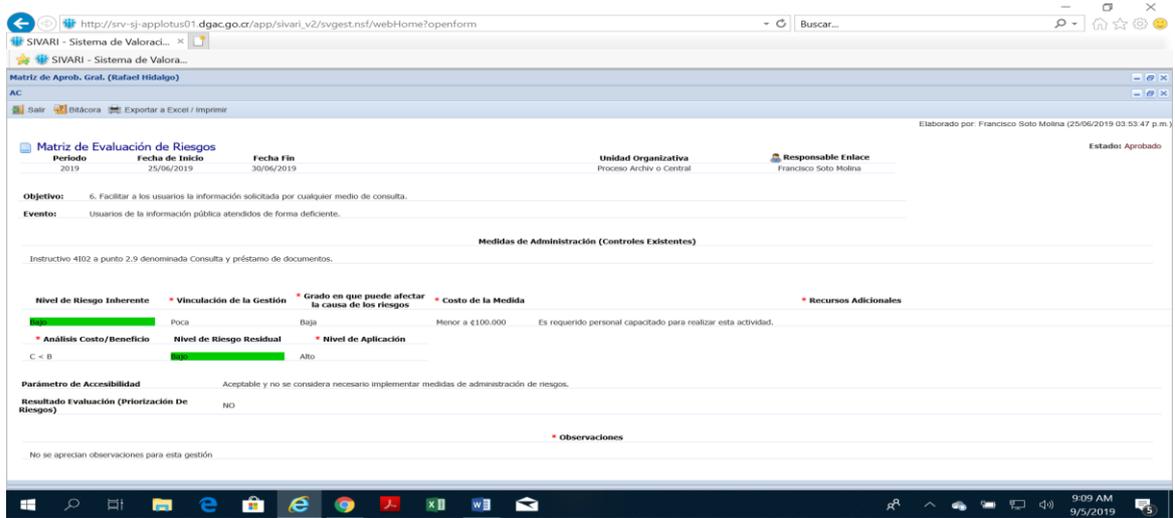
Permite determinar la probabilidad, magnitud, nivel de riesgo inherente, medidas de administración (controles), nivel de riesgo residual.

Sin considerar medidas de administración de riesgos (INHERENTES)								
Probabilidad	Probable	Magnitud:	Mayor	Nivel De Riesgo Inherente	Alto			
Medidas de Administración								
<input type="button" value="Agregar"/> <input type="button" value="Eliminar"/>								
Descripción	Aptitud	Actitud	Documentado	Es efectivo	Existen evidencias de control	Probabilidad	Magnitud	Riesgo Residual
Medida Administración 2	Si	Si	No	No	No	Probable	Mayor	Alto
Medida Administración 1	Si	Si	Si	Si	Si	Inusual	Moderado	Moderado
Considerando las medidas de administración de riesgos existentes (RESIDUAL)								
Nivel De Riesgo Residual	Serio 							

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

6.1.3 MATRIZ DE EVALUACIÓN DE RIESGOS.

Se realiza una priorización según el nivel de riesgo, el grado en que la institución puede afectar los factores de riesgo, la importancia (vinculación) para la gestión y su justificación, el costo de la medida y la relación costo-beneficio.



6.1.4 MATRIZ DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS.

A partir de la priorización anterior, se evalúa las medidas para la administración de cada riesgo considerando: la relación costo-beneficio, la capacidad e idoneidad de los participantes, el cumplimiento del interés público y la viabilidad jurídica.

Objetivo:	Contribuir con el establecimiento, evaluación y mejoramiento del Sistema de Control Interno y el Sistema Especifico de Valoración de Riesgos Institucional (SEVRI), que facilite el logro de los con criterios de eficiencia y efectividad, empleando mecanismos de evaluación y verificación, formulando así recomendaciones que conlleven al mejoramiento continuo.																							
Evento:	Evento 1																							
Información General																								
Actividades Propuestas para la Administración de Riesgos																								
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Agregar Eliminar </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Descripción</th> <th>¿Cambió nivel de Riesgo?</th> <th>Costo</th> <th>Análisis costo be...</th> <th>Capacidad ...</th> <th>Cumplimiento Inte...</th> <th>Viabilidad Jurídica</th> <th>Just</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Acción 1</td> <td>Si</td> <td>20000-30000</td> <td>C</td> <td>Si</td> <td>Si</td> <td>Si</td> <td>Indic</td> </tr> </tbody> </table>									Descripción	¿Cambió nivel de Riesgo?	Costo	Análisis costo be...	Capacidad ...	Cumplimiento Inte...	Viabilidad Jurídica	Just	Acción 1	Si	20000-30000	C	Si	Si	Si	Indic
Descripción	¿Cambió nivel de Riesgo?	Costo	Análisis costo be...	Capacidad ...	Cumplimiento Inte...	Viabilidad Jurídica	Just																	
Acción 1	Si	20000-30000	C	Si	Si	Si	Indic																	

6.1.5 MATRIZ DE PLAN DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS.

Se agrega información sobre la fecha de ejecución (inicio – fin), responsables de ejecución y monitoreo, indicadores para medir la ejecución y observaciones relevantes.

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

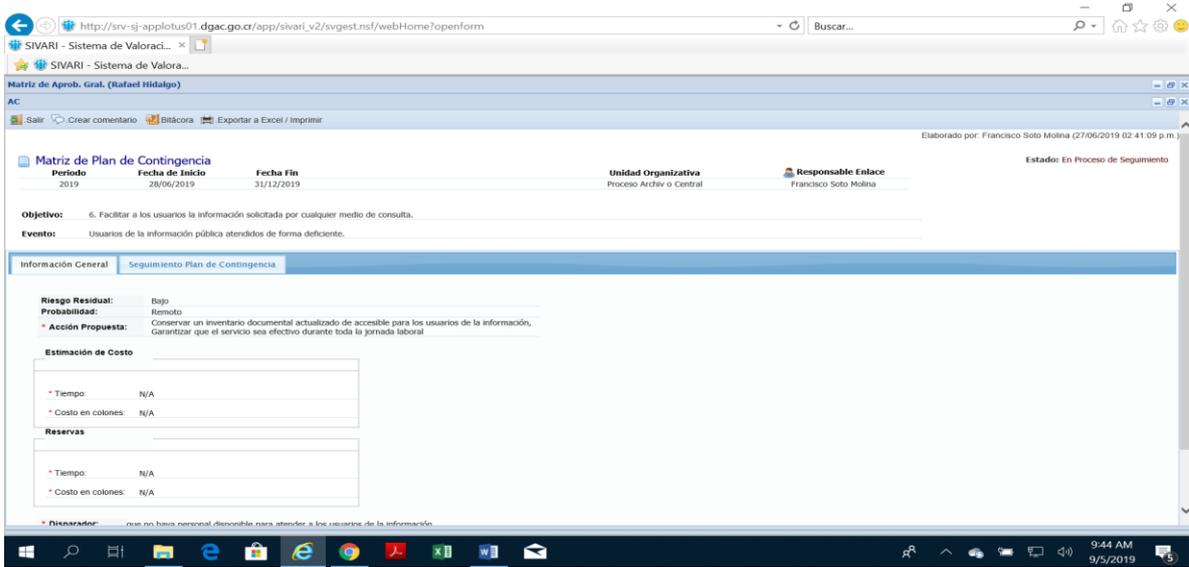
6.1.6 Matriz de Revisión de Riesgos.

Permitirá medir el avance en la ejecución, ingresando información sobre las actividades realizadas y el porcentaje (%) de avance.

6.1.7 MATRIZ DE PLAN DE CONTINGENCIA.

Se establece la acción a realizar, el período en que eventualmente se materializaría el riesgo, el tiempo y costo previsto y una reserva sobre estos aspectos, el responsable de la ejecución de la acción y el disparador.

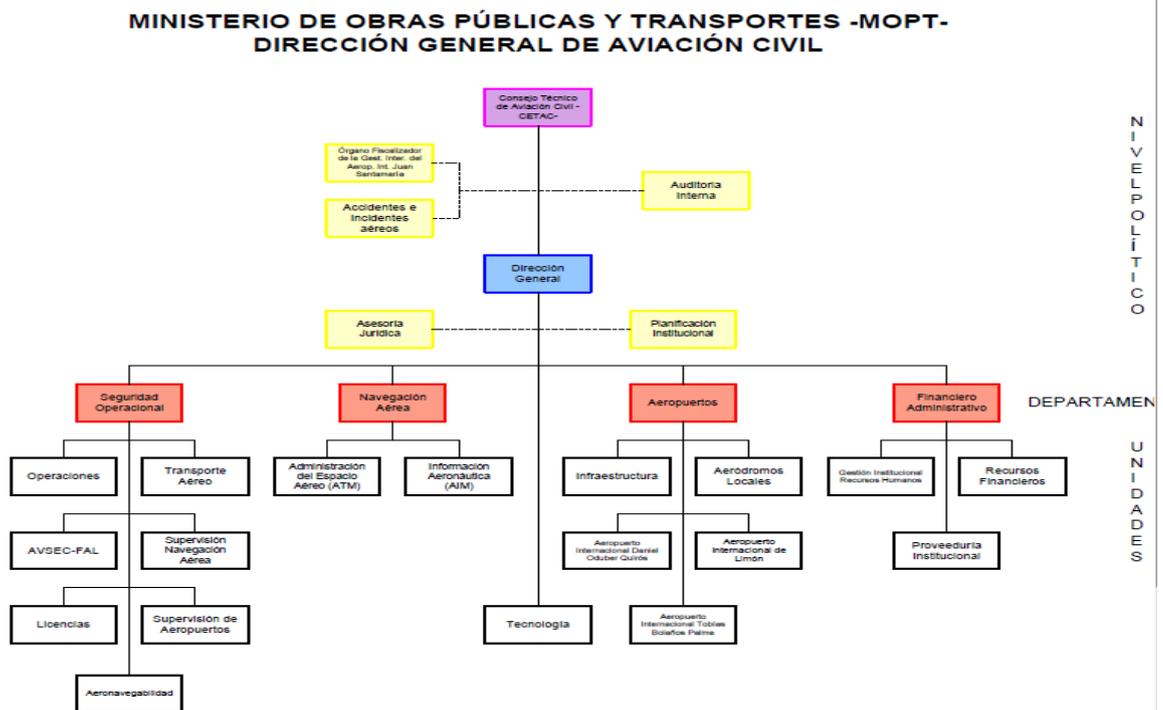
**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**



6.1.8 SEGUIMIENTO DEL PLAN DE CONTINGENCIA.

Se ingresa la información sobre las actividades de seguimiento que permitan valorar la necesidad de ejecutar la acción de contingencia identificada.

6.2. ORGANIGRAMA



**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

**6.3 NORMATIVA EMITIDA POR LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN
MATERIA DE CONTROL INTERNO**

Artículo 2° – Establecer que las “Normas de control interno para el Sector Público” son de acatamiento obligatorio para la Contraloría General de la República y las instituciones y órganos públicos sujetos a su fiscalización, y que prevalecerán sobre cualquier normativa que otras instituciones emitan en el ejercicio de competencias de control o fiscalización legalmente atribuidas. Asimismo, que su inobservancia generará las responsabilidades que correspondan de conformidad con el marco jurídico que resulte aplicable.

Artículo 3° – Modificar la normativa que se indica a continuación: a) Para que el punto 2.1 de las “Directrices generales para el establecimiento y funcionamiento del Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional (SEVRI)” (D-3-2005-CO-DFOE), aprobadas mediante resolución R-CO-64-2005 del 1º de julio de 2005, y publicadas en el Diario Oficial “La Gaceta” N.º 134 del 12 de julio de 2005, se lean como sigue: “2.1. Ámbito de aplicación. Toda institución pública deberá establecer y mantener en funcionamiento un Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional (SEVRI) por áreas, sectores, actividades o tareas, de acuerdo, como mínimo, con lo establecido en estas directrices generales que serán de acatamiento obligatorio. Se exceptúa de su aplicación a las instituciones de menor tamaño, entendidas como aquellas que dispongan de un total de recursos que ascienda a un monto igual o inferior a seiscientos mil unidades de desarrollo y que cuenten con menos de treinta funcionarios, incluyendo al jerarca, los titulares subordinados, y todo su personal, quienes deberán observar lo que al efecto establecen las “Normas de control interno para el sector público”. b) Para que el artículo 3 de la resolución R-CO-26-2007 del 7 de junio de 2007, publicada en el Diario Oficial “La Gaceta” Ni 119 del 21 de junio de 2007, mediante la cual se aprobaron las “Normas técnicas para la gestión y el control de las tecnologías de información”, (N-2-2007-CO-DFOE), se lea como sigue: “Artículo 3 – Establecer que las “Normas técnicas para la gestión y el control de las tecnologías de información” son de acatamiento obligatorio para la Contraloría General de la República y las instituciones y órganos públicos sujetos a su fiscalización, excluyendo a las instituciones de menor tamaño, entendidas como aquellas que dispongan de un total de recursos que ascienda a un monto igual o inferior a seiscientos mil unidades de desarrollo y que cuenten con menos de treinta funcionarios, incluyendo al jerarca, los titulares subordinados, y todo su personal; y que estas normas prevalecerán...”

c) Para que el punto 1.1. “Ámbito de aplicación” de las “Directrices que deben observar la Contraloría General de la República y las entidades y órganos sujetos a su fiscalización para elaborar la normativa interna relativa a la rendición de garantías o cauciones” (D-1-2007-CO; Resolución No R-CO-10-2007, de 19 de marzo de dos mil siete, publicada en La Gaceta N° 64 del 30 de marzo de 2007), se lea como sigue: “1.1. Ámbito de aplicación La presente normativa se aplicará a todos los entes y órganos públicos que integran la Hacienda Pública sujetos a la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, la Ley General de Control Interno y la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República.”

Artículo 4° – Derogar la normativa que se indica a continuación: a) El “Manual de normas de control interno para la Contraloría General de la República y las entidades y órganos sujetos a su fiscalización” (M-1-2002-CO-DDI), publicado en el Diario Oficial “La Gaceta” N° 105 del 5 de junio de 2002 y modificado mediante publicación en el Diario Oficial “La Gaceta” N° 248 del 24 de diciembre de 2003. b) El “Complemento N° 1 del Manual sobre normas técnicas de control

**CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS**

interno para la Contraloría General de la República y las entidades y órganos sujetos a su fiscalización relativas al control de obras públicas”, publicado en el Diario Oficial “La Gaceta” N° 4 del 7 de enero de 1986. c) El “Manual sobre normas técnicas de control interno relativas al uso, control y mantenimiento de vehículos” de noviembre de 1995, publicado en el Alcance N° 7 a “La Gaceta” N° 24 del 2 de febrero de 1996. d) Las “Directrices para el fortalecimiento del control en la gestión pública” (D-03-2004-CO-DDI), publicada en el Diario Oficial “La Gaceta” N° 248 del 20 de diciembre de 2004. e) El “Manual de operaciones para las comisiones de festejos populares” (M-1-2006-CO-DFOE), cuya emisión fue informada mediante publicación en el Diario Oficial “La Gaceta” N° 57 del 16 de agosto de 2006.

Artículo 5° – Hay que informar que esta normativa será distribuida por medio de los mecanismos pertinentes y estará a disposición en el sitio Web de la Contraloría General de la República (www.cgr.go.cr).

Artículo 6° – Hay que informar que la administración activa contará con un período máximo improrrogable de un año a partir de la entrada en vigor de esta normativa para realizar los ajustes necesarios a fin de incorporarla en su gestión. La autoevaluación anual del sistema de control interno que realice cada institución deberá verificar la implementación efectiva, controlada y sostenida de la normativa. No deberá comunicarse a la Contraloría General la documentación relacionada, salvo que ello sea requerido expresamente.

Artículo 7° – Hay que comunicar que la referida normativa entrará a regir a partir de la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial “La Gaceta”.

6.4 GLOSARIO DE TERMINOS USADOS EN SISTEMA DE VALORACION DE RIESGOS - SEVRI Y AUTOEVALUACION DE CONTROL INTERNO INSTITUCIONAL -ASCII

Actividades de control Uno de los cinco componentes funcionales del control interno. Corresponde a las políticas y los procedimientos que el jerarca y los titulares subordinados deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar para asegurar razonablemente la operación y el fortalecimiento del SCI y el logro de los objetivos institucionales.

Administración activa Uno de los dos componentes orgánicos del control interno. Desde el punto de vista funcional, es la función decisoria, ejecutiva, resolutoria, directiva u operativa de la Administración. Desde el punto de vista orgánico, es el conjunto de órganos de la función administrativa que deciden y ejecutan, incluyendo al jerarca.

Ambiente de control Uno de los cinco componentes funcionales del control interno. Comprende el conjunto de factores organizacionales que propician una actitud positiva y de apoyo al SCI y a una gestión institucional que permita una rendición de cuentas efectiva.

Ambiente ético Conjunto de factores informales en materia ética vigentes en la organización. Incluye, entre otros factores, los valores compartidos, las creencias, el clima organizacional, el estilo gerencial, los modelos de toma de decisiones, las manifestaciones verbales y los comportamientos de los diferentes miembros de la organización.

Auditoría interna Uno de los dos componentes orgánicos del SCI. Es la actividad independiente, objetiva, asesora y que proporciona seguridad al ente u órgano, puesto que se crea para agregar valor y mejorar sus operaciones. Contribuye a que se alcancen los objetivos institucionales mediante la práctica de un enfoque sistémico y profesional para evaluar y mejorar la efectividad

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS

de la administración del riesgo, del control y de los procesos de dirección en las instituciones y órganos. Debe proporcionar a la ciudadanía una garantía razonable de que la actuación del jerarca y demás servidores de la institución se realiza con apego a sanas prácticas y al marco jurídico y técnico aplicable.

Bloque de legalidad Comprende el ordenamiento jurídico y el marco técnico aplicable a un determinado tema.

Cautión Garantía que los funcionarios encargados de recaudar, custodiar o administrar fondos y valores institucionales, deben rendir a favor de la Hacienda Pública o de la entidad u órgano correspondiente.

Clima organizacional Conjunto de características medibles del ambiente laboral, percibidas directa o indirectamente por los empleados, que inciden sobre la satisfacción del personal con su trabajo y, en consecuencia, influyen en su motivación, en su comportamiento y en su contribución a la operación y el fortalecimiento del SCI, y al logro de los objetivos institucionales.

Código de ética Documento que detalla formalmente los principios y valores éticos que deben regir los comportamientos de los miembros de la organización, las actuaciones que han de ser evitadas y el modo de resolver determinados conflictos éticos que puedan presentarse.

Competencias del personal Conjunto de atributos que una persona posee y le permiten desarrollar una acción efectiva en determinado ámbito. Es la interacción armoniosa de las habilidades, conocimientos, valores, motivaciones, rasgos de personalidad y aptitudes propias de cada persona que determinan y predicen el comportamiento que conduce a la consecución de los resultados u objetivos a alcanzar en la organización.

Componentes del SCI Los componentes del SCI son elementos que trabajan de manera integrada y cumplen una función específica en procura del cumplimiento de los objetivos del sistema.

Creencias Presunciones básicas compartidas por todos los miembros de la organización, que sustentan el modelo de organización e inciden, juntamente con los valores, en los comportamientos individuales y colectivos.

Criterios fundamentales de control Orientaciones básicas emitidas por el jerarca para el funcionamiento de cada uno de los componentes del SCI vistos individualmente y en su interacción.

Cumplimiento del SCI Condición del SCI según la cual el sistema en funcionamiento se está aplicando tal como está establecido y diseñado.

Declaración de valores Tipificación formal y detallada de los valores que las autoridades superiores han decidido impulsar como guías éticas para la gestión organizacional.

Eficacia de las operaciones Capacidad de las operaciones para contribuir al logro de los objetivos institucionales de conformidad con los parámetros establecidos.

Eficiencia de las operaciones Aprovechamiento racional de los recursos disponibles en el desarrollo de las operaciones institucionales, en procura del logro de los objetivos institucionales, asegurando la optimización de aquéllos y evitando dispendios y errores.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS

Estilo administrativo (o estilo gerencial) Modos en que las autoridades superiores dirigen la institución y se comportan en el desempeño de sus labores como superiores jerárquicos, con las limitaciones impuestas por la cultura organizacional y la guía de su filosofía administrativa.

Ética Estudio de la moral y de las obligaciones del hombre con apego a una conducta responsable, incluyendo el desempeño de una profesión o trabajo con altura en el ejercicio específico, sin orientación especulativa o mercantilista, en pro del servicio de los demás. Sus normas pueden ser jurídicas (si se encuentran reguladas por el derecho) o de otra índole (si no han sido reguladas positivamente).

Filosofía administrativa Orientación básica de las autoridades superiores en la conducción de la institución, que conlleva una definición subyacente de valores, creencias y actitudes incidentes sobre su comportamiento gerencial.

Funciones incompatibles Tareas cuya concentración en las competencias de una sola persona, podría permitir la realización o el ocultamiento de fraudes, errores, omisiones o cualquier tipo de irregularidades, y en consecuencia debilitar el SCI y el logro de los objetivos institucionales. Incluyen, por ejemplo, las funciones de autorización, ejecución, aprobación y registro de transacciones, así como las de custodia de recursos.

Gestión documental Conjunto de actividades realizadas por la institución con el fin de controlar, almacenar y recuperar, de manera oportuna y eficiente, la información producida o recibida en el desarrollo de sus actividades.

Impacto De la gestión institucional: Efecto que la gestión de una entidad pública debe generar en la sociedad a la cual se debe, mediante la consecución de los fines encomendados. Las entidades públicas deben priorizar sus actividades en función de su impacto en el logro de esos fines.

Del riesgo: Medida cuantitativa o cualitativa de la consecuencia de un riesgo sobre el logro de los objetivos institucionales.

Jerarca Superior jerárquico del órgano o ente y quien ejerce la máxima autoridad dentro del órgano o ente; puede ser unipersonal o colegiado

Marco institucional en materia ética Conjunto de los factores formales e informales que conceptualizan y materializan la filosofía, los enfoques, el comportamiento y la gestión éticos en una institución. Está compuesto por el programa ético, el ambiente ético, y la integración de la ética en los sistemas de gestión institucionales.

Materialidad Montos financieros involucrados, priorizados de acuerdo con su cuantía, ya sean cuentas de balance o presupuestarias; conjuntos de cuentas; actividades; procesos o proyectos. La administración activa deberá hacer su gestión de control interno de acuerdo con las prioridades establecidas.

Modelo de toma de decisiones Toda metodología relativa a los procesos para realizar elecciones que conduzcan a la resolución de situaciones de índole administrativo, sobre los cuales tienen incidencia los valores, las creencias y otros aspectos de la cultura organizacional, así como el ejemplo superior.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS

Nivel de riesgo aceptable Nivel de riesgo que la institución está dispuesta y en capacidad de retener para cumplir con sus objetivos, sin incurrir en costos ni efectos adversos excesivos en relación con sus beneficios esperados o ser incompatible con las expectativas de los sujetos interesados.

Políticas Criterios o directrices de acción elegidas como guías en el proceso de toma de decisiones al poner en práctica o ejecutar las estrategias, programas y proyectos específicos del nivel institucional. Sirven como base para la implementación de los procedimientos y la ejecución de las actividades de control atinentes.

Programa ético Conjunto de los factores formales en materia ética establecidos en la institución. Incluyen la declaración formal de valores, el código de ética o su similar, la visión y la misión y la estrategia de implementación para el fortalecimiento de la ética.

Rendición de cuentas Deber de responder o rendir cuentas ante una autoridad superior o ante la ciudadanía por la responsabilidad conferida, que comprende la obligación legal que tiene un servidor público de informar periódicamente sobre cómo utiliza los fondos que le fueron dados por el pueblo para buscar el bienestar de la colectividad, y así satisfacer las necesidades con apego a criterios de eficiencia, eficacia, transparencia y legalidad.

Riesgo Probabilidad de que ocurran eventos de origen interno o externo, que tendrían consecuencias sobre el cumplimiento de los objetivos institucionales.

Seguimiento Uno de los cinco componentes funcionales del SCI. Incluye las actividades que se realizan para valorar la calidad del funcionamiento de los elementos del SCI a través del tiempo y para asegurar que se implementen con prontitud y efectividad las medidas adoptadas como producto de los hallazgos de auditoría y los resultados de otras revisiones.

Seguridad razonable El concepto de que el control interno, sin importar cuán bien esté diseñado y sea operado, no puede garantizar que una institución alcance sus objetivos, en virtud de limitaciones inherentes a todos los sistemas de control interno, errores de juicio, la disponibilidad de recursos, la necesidad de considerar el costo de las actividades de control frente a sus beneficios potenciales, la eventualidad de violaciones del control, y la posibilidad de colusión y de infracciones por parte de la administración, entre otros.

Sistema de control interno (SCI) También denominado "control interno". Comprende la serie de acciones diseñadas y ejecutadas por la administración activa para proporcionar una seguridad razonable en torno a la consecución de los objetivos de la organización, fundamentalmente en las siguientes categorías: a) Proteger y conservar el patrimonio público contra cualquier pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal; b) Confiabilidad y oportunidad de la información; c) Eficiencia y eficacia de las operaciones; y d) Cumplir con el ordenamiento jurídico y técnico.

Sistema de gestión Sistemas y procedimientos utilizados en el desarrollo de los diferentes procesos y actividades de una organización.

SEVRI Sistema específico de valoración del riesgo institucional, Conjunto organizado de componentes que interactúan en la ejecución de las actividades correspondientes, para producir información que apoye la toma de decisiones orientada a ubicar a la institución en un nivel de riesgo aceptable y a promover el logro de los objetivos institucionales.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SISTEMA ESPECÍFICO DE VALORACIÓN DEL RIESGO INSTITUCIONAL SEVRI-2020
RESULTADOS

Sistemas de información Uno de los cinco componentes funcionales del SCI. Se refiere al conjunto de elementos y condiciones vigentes en una institución para ejecutar de manera organizada, uniforme y consistente las actividades de obtener, procesar, generar y comunicar, en forma eficaz, eficiente y económica, y con apego al bloque de legalidad, la información de la gestión institucional y otra de interés para la consecución de los objetivos institucionales.

eficiencia del SCI Condición del SCI según la cual el sistema en funcionamiento no contiene controles excesivos ni carece de los necesarios que se requieren para su funcionamiento eficiente, en relación con las actividades, procesos, operaciones u otros objetivos de control. Esta cualidad se relaciona con las características de completitud, razonabilidad e integridad del SCI, establecidas en el artículo 7 de la LGCI y especificadas en la norma 1.3.

Sujetos interesados Personas físicas y jurídicas, internas o externas a la institución, que pueden afectar o ser afectadas directamente por las decisiones y acciones institucionales.

Titular subordinado funcionario de la administración activa responsable de un proceso, con autoridad para ordenar y tomar decisiones. Ejemplo: director, coordinadores de aérea o departamento y jefes de unidad y encargados de procesos.

Validez del SCI Condición del SCI según la cual el sistema en funcionamiento está diseñado para que la organización cumpla con los objetivos institucionales de largo, mediano y corto plazos, así como con el bloque de legalidad que le aplica. Esta cualidad se relaciona con las características de aplicabilidad y congruencia del SCI, establecidas en el artículo 7 de la LGCI y desarrolladas en la norma 1.3.

Valoración del riesgo Uno de los cinco componentes funcionales del control interno. Corresponde a la identificación, el análisis, la evaluación, la administración, la revisión, la documentación y la comunicación de los riesgos, su importancia y la probabilidad e impacto de su materialización; y la toma de acciones para operar y fortalecer el SCI y promover el logro de los objetivos institucionales, así como para ubicar a la organización en un nivel de riesgo aceptable

Valores Ideas y principios de naturaleza ética que, de conformidad con la orientación superior, deben guiar la actuación de los miembros de la organización en el desarrollo de la gestión institucional. Constituyen una orientación para que quien toma una decisión determine el curso de comportamiento apropiado.

Valores compartidos Constituyen las ideas generalizadas acerca de cómo debe actuarse en el desarrollo de las actividades, y por ello se traducen en comportamientos que se consideran positivos desde el punto de vista de su contribución a una gestión éticamente correcta y que, por ende, contribuya al logro de los objetivos institucionales sin perder de vista el bien común.