



**A
U
D
I
T
O
R
I
A

J
U
D
I
C
I
A
L**

Evaluación del control interno para el resguardo de la flotilla vehicular asignada al Departamento de Investigaciones Criminales

**Sección Auditoría de Estudios
Especiales**

Octubre, 2017



N° 1162-96-SAEE-2017

12 de octubre del 2017

Licenciado
Walter Espinoza Espinoza
Director
Organismo de Investigación Judicial

Estimado señor:

De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 36 de la Ley General de Control Interno, le remito el estudio efectuado por la Sección de Estudios Especiales del Despacho a mi cargo, denominado "Evaluación del control interno para el resguardo de la flotilla vehicular asignada al Departamento de Investigaciones Criminales".

En dicho estudio se determinó que el sistema de control interno establecido no permite identificar los responsables de los daños a los vehículos oficiales, por lo que institución ha venido asumiendo estos gastos, razón por la cual surge la necesidad de considerar el costo del establecimiento de nuevos controles, versus el beneficio que traería su implementación, con el fin de documentar si las posibles opciones son viables o en caso contrario tomar la decisión de transferir o aceptar el riesgo financiero que implica para el Poder Judicial, el asumir el costo de las reparaciones.

Es importante señalar que en cumplimiento de la normativa vigente, los resultados del estudio fueron presentados a las distintas dependencias encargadas de la implementación de las acciones de mejora emitidas en el informe, estableciéndose plazos de cumplimiento. Por lo anterior, se les remite copia del informe a efecto que se proceda a la aplicación de las recomendaciones que les corresponde, según los plazos establecidos.

No omito indicar que con la implementación de las recomendaciones emitidas se pretende minimizar el riesgo de que en el futuro se presenten las debilidades detectadas. Además, es relevante señalar que de conformidad con lo establecido en la Ley General de Control Interno, esta Auditoría efectuará en su momento un seguimiento, para asegurarse de que las acciones establecidas por las instancias competentes, se hayan implementado eficazmente y dentro de los plazos definidos en cada caso.

Atentamente,

Roy Díaz Chavarría
Subauditor Judicial a.i.

c: Consejo Superior
Despacho de la Presidencia
Oficina de Planes y Operaciones
Sección Auditoría de Estudios Especiales (SAEE-18-2017)
Archivo.-



TABLA DE CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	1
1.1	TRÁMITE DE LOS INFORMES DE AUDITORÍA SEGÚN LA LEY GENERAL DE CONTROL INTERNO	1
1.2	ORIGEN DEL ESTUDIO	1
1.3	OBJETIVO GENERAL	1
1.4	ALCANCE Y NATURALEZA	1
1.5	EQUIPO DE TRABAJO	2
1.6	NORMATIVA TÉCNICA APLICADA	2
1.7	LIMITACIONES	2
1.8	DIFUSIÓN VERBAL DE LOS RESULTADOS	2
2	RESULTADOS DEL ESTUDIO	3
2.1	NECESIDAD DE CONSIDERAR EL COSTO - BENEFICIO DE LOS CONTROLES	3
3	CONCLUSIONES DEL ESTUDIO	9
4	RECOMENDACIONES DEL ESTUDIO	10



Evaluación del control interno para el resguardo de la flotilla vehicular asignada al Departamento de Investigaciones Criminales

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Trámite de los informes de auditoría según la Ley General de Control Interno

El artículo 36 de la Ley General de Control Interno, establece el tratamiento que los titulares subordinados encargados de las áreas evaluadas, deben dar a los informes de fiscalización que emite la Auditoría Interna, el cual incluye, la orden de implementación de las recomendaciones vertidas en el informe o el planteamiento de discrepancia ante el Jerarca, en el plazo de diez días hábiles a partir de la fecha de recibido el documento.

A su vez, el artículo 39 de la citada Ley advierte de la responsabilidad administrativa o civil que puede acarrear sobre los responsables, la inobservancia de las recomendaciones emitidas por la Auditoría Interna.

1.2 Origen del estudio

Estudio no programado, que se origina por una solicitud de la Dirección del Organismo de Investigación Judicial, en oficio N° 24-DG-2017 del 13 de enero del 2017 dirigido a la Dirección de Auditoría Interna.

1.3 Objetivo general

Evaluar si el sistema de control interno establecido por el Organismo de Investigación Judicial, para el resguardo de los vehículos oficiales, es adecuado y si se aplica satisfactoriamente por el Departamento de Investigaciones Criminales, en procura de determinar posibles responsables para dirigir el cobro administrativo correspondiente en caso de daños sufridos en la flotilla vehicular.

1.4 Alcance y naturaleza

El presente estudio no programado es de fiscalización y corresponde a una auditoría de cumplimiento, en el que evaluó el sistema de control interno para el resguardo de los vehículos oficiales del OIJ.

Se revisó el marco normativo que regula el resguardo de la flotilla vehicular del OIJ (si es adecuado y suficiente para individualizar la responsabilidad de posibles daños a estos) y se analizó si la responsabilidad de revisar físicamente los vehículos le debe corresponder a la Unidad de Transportes, o a cada jefatura que lo tiene asignado.

Se determinó el cumplimiento, por parte de las oficinas del Departamento de Investigaciones Criminales, de las actividades del sistema de control interno establecido por el Organismo de Investigación Judicial para el resguardo de los vehículos oficiales.



Finalmente, se realizaron entrevistas y consultas a las jefaturas seleccionadas, a efecto de aclarar, ampliar y obtener la evidencia sobre los aspectos necesarios relativos al objetivo del presente estudio.

El período de evaluación comprendió desde marzo del 2013 al 09 de abril del 2017, extendiéndose en lo que se consideró necesario al 29 de abril del presente año.

1.5 Equipo de trabajo

El estudio fue desarrollado por la Licda. Carolina Mora Román, bajo la coordinación de la Licda. Xinia Vega Guzmán, jefa de la Sección de Estudios Especiales.

1.6 Normativa técnica aplicada

Para la ejecución de este estudio se observaron las Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público y las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, ambas promulgadas por la Contraloría General de la República.

1.7 Limitaciones

Al no existir en la institución información consolidada sobre los montos que ha asumido el Poder Judicial por reparaciones de daños a vehículos del OIJ -producto de la falta de controles que permitan individualizar la responsabilidad de esos daños-, se dificultó a esta Auditoría, obtener el monto real de lo pagado por el Poder Judicial por este concepto.

1.8 Difusión verbal de los resultados

Este estudio fue puesto en conocimiento de la Dirección General del Organismo de Investigación Judicial y de la Oficina de Planes y Operaciones, mediante informe en borrador N° 1022-70-SAEE-2017 y N°1023-87-SAEE-2017 respectivamente, cuya conferencia final se efectuó el 18 de setiembre del 2017 con la participaron: Gerald Campos Valverde, Subdirector, Michael Soto Rojas, Jefe de la OPO Armando Castillo Fallas, Jefe de la Sección Transportes, Randall Zúñiga López, Subjefe de la OPO, Diego Chavarría García, Subjefe del Departamento de Investigaciones Criminales, Rodolfo Fernández Castillo, Secretario General, Adolfo Valverde Bohórquez, Asesor Legal de la Secretaría General, Kimberly Casal, Jefe de la Unidad Transportes y Atilia Carvajal Elizondo, Profesional 1 de la Dirección General, todas las personas pertenecientes al Organismo de Investigación Judicial.

De la reunión anterior, surgieron ajustes a las recomendaciones, los cuales fueron comunicados a la Dirección del OIJ por correo electrónico el 25 de setiembre del 2017. Esta Auditoría recibió respuesta por medio del oficio N°1170-DG-2017 del 29 de setiembre del 2017 en el cual indicó su inconformidad con los ajustes realizados y solicitó tomar en cuenta el informe N° 4444-DE-2017, del 25 setiembre del 2017, elaborado por la Dirección Ejecutiva, razón por la cual el 4 de octubre del 2017, se realizó una segunda audiencia con el fin de tratar el tema de los ajustes de las recomendaciones.



En esta última reunión estuvieron presentes: Armando Castillo Fallas, Jefe de la Sección Transportes, Randall Zúñiga López, Jefe de la OPO a.i., Diego Chavarría García, Subjefe del Departamento de Investigaciones Criminales, Rodolfo Fernández Castillo, Secretario General, Adolfo Valverde Bohórquez, Asesor Legal de la Secretaría General, quienes externaron sus observaciones, y señalaron su limitante de recurso para implementar la recomendación 4.1 del presente informe, a lo cual esta Auditoría resaltó la importancia de realizar las gestiones necesarias a fin de lograr su cumplimiento.

Finalmente, es preciso señalar que las observaciones realizadas al informe en borrador fueron consideradas en lo que se estimó pertinente en su redacción final.

2 RESULTADOS DEL ESTUDIO

A continuación se presentan los resultados de la evaluación del sistema de control interno establecido por el Organismo de Investigación Judicial, para el resguardo de los vehículos oficiales:

2.1 Necesidad de considerar el costo - beneficio de los controles

De la revisión efectuada por esta Auditoría, se determinó que el sistema de control interno establecido por la Dirección del Organismo de Investigación Judicial (OIJ) no permite identificar los responsables de los daños a los vehículos oficiales y si estos ocurrieron dentro o fuera de los parqueos institucionales, a menos que se trate de colisiones o que la persona que lo conducía reporte los daños.

En el desarrollo del estudio y según se comprobó con las jefaturas y/o personas encargadas del control de las unidades en 18 oficinas del Departamento de Investigaciones Criminales (en adelante DICR), en el 94.4% de las oficinas, no existe un control que se aplique a la revisión física de los vehículos antes y después de su uso, sólo en la Sección de Inspecciones Oculares y Recolección de Indicios, en la cual, dada su particularidad, se labora todos los días y horas del año, por lo que existe una persona encargada de revisar los vehículos en cada cambio de horario.

Esta situación de la falta de control para identificar el responsable de daños a los vehículos, se empeora en razón de que éstos son aparcados con las llaves puestas (para ser utilizados por cualquier oficial en casos de urgencia), lo que vulnera aún más el control interno, ya que cualquier persona puede sacar una Unidad e incluso podría dar el nombre de otra persona sin ser detectado por el guarda de seguridad que se encuentra en la entrada de los parqueos, donde lo que existe es un control de ingreso y salida de vehículos, anotándose el nombre del chofer, número de unidad y de placa, fecha de ingreso o de salida y si es oficial o particular, en el cual, según se observó, el guarda no verifica el nombre del chofer contra el carnet.

Por otra parte, se encontró que para determinar el estado físico de los vehículos, existe un control establecido por la Sección de Transportes del OIJ, en la cual trabajan 3 personas para la Detección de Daños, quienes salen todos los días a revisar las unidades en los parqueos ubicados en el Primer y Segundo Circuito Judicial de San José y en Torre Z, toman fotografías a las unidades y en caso de existir un daño nuevo, informan a las jefaturas que los tienen a cargo, para que realicen el trámite administrativo correspondiente.



Ahora bien, este control no es efectivo para detectar oportunamente daños en las unidades, ya que, pese a que esas personas acuden diariamente a los parqueos, no siempre logran examinar todos los vehículos, por cuanto están en uso en el momento de la visita. Además, en el caso de que sea posible revisarlo y se identifique un nuevo daño, no se obtiene el momento, lugar, ni responsable.

Además, podría darse el caso que, cuando la Sección de Transporte informa sobre el nuevo daño a la Jefatura que tiene asignado el vehículo, ya ésta tenga conocimiento del evento, generándose una duplicidad de esfuerzos.

Este control de detección de daños a las unidades, junto con el formulario F-90 “Solicitud de vehículos”, tienen como objetivo identificar el estado del vehículo, donde con ese formulario es posible contar con evidencia que coadyuve a determinar las responsabilidades correspondientes; sin embargo, estos controles no son funcionales para administrar el riesgo financiero ocasionado por el costo de las reparaciones asumidas por el Poder Judicial.

Es importante destacar respecto de la falta de control para el resguardo de la flotilla vehicular, que la Ley General de Control en su artículo 8 incisos a y b, señala como objetivos del sistema de control interno, el proteger y conservar el patrimonio público contra cualquier pérdida, despilfarro, uso debido, irregularidad o acto ilegal, y exigir confiabilidad y oportunidad de la información. Por su parte las “Normas de control interno para el Sector Público” en su directriz 4.3.2 sobre la custodia de activos que deben ser utilizados por múltiples funcionarios, estipula que se debe encomendar la responsabilidad por su custodia y administración, de modo que haya un funcionario responsable de controlar su acceso y uso.

Además, la citada Ley define en su artículo 10 la responsabilidad que tiene el Jerarca y el titular subordinado de establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno y de realizar las acciones necesarias para garantizar su efectivo funcionamiento.

Aunado a lo anterior, en relación con la responsabilidad del control del estado de los vehículos, la Circular N°217-2016 del 06 de diciembre del 2016, que reitera la Circular N° 140-2009 sobre “Reglamento para el uso, control y mantenimiento de los vehículos del Poder Judicial”, en su artículo 22, inciso h, establece como parte de los deberes y responsabilidades del Jefe de la Sección de Transportes del OIJ, entre otros lo siguiente:

“ h) Llevar el control que permita conocer el estado de los vehículos antes y después de cada servicio y comunicarlo a la instancia que corresponda, para establecer las responsabilidades del caso cuando se detecten daños.”

Por otra parte, el Artículo 11 de la Ley de Control Interno, establece dentro de lo que interesa que el Jerarca y los titulares subordinados tienen la responsabilidad de analizar las implicaciones en el sistema de control interno, cuando se lleve a cabo una desconcentración de competencias y tienen la responsabilidad de tomar las medidas correspondientes para que los controles sean extendidos, modificados y cambiados, cuando resulte necesario.

Esta falta de controles para determinar el estado físico de los vehículos y los responsables de sus daños, se presenta debido a que antes del 1º de abril del 2014, personal de la Sección de Transportes del OIJ, se encargada de revisar los unidades en la puerta de acceso a los parqueos



institucionales, tanto en su salida como al retorno, para ello aplicaba el formulario F-90, donde el chofer registraba el estado físico de los vehículos, lo cual era corroborado por el funcionario de la Sección de Transporte encargado de esa labor.

Este control, fue eliminado por recomendación de la Oficina de Planes y Operaciones (OPO), la cual mediante el Informe N° 038-OPO/ UAOIP-2013 de noviembre del 2013 denominado “Análisis de parqueos del OIJ en San José”, determinó entre lo que interesa, que la función de las personas designadas en los puntos de parqueos no es productiva, por los siguientes aspectos.

- ✓ La única función consiste en la entrega y custodia de boletas F-90.
- ✓ Los tiempos efectivos no sobrepasan el 12% de la jornada laboral.
- ✓ La revisión que hacen del automotor es muy general, no verifican daños reportados y tampoco se corrigen las inconsistencias en las boletas.
- ✓ Cuentan con apoyo de personal en las horas de mayor tránsito vehicular.
- ✓ Una vez que el vehículo pasa por el puesto de seguridad y procede a estacionar en el parqueo, el funcionario de la unidad de transportes pierde de vista el automotor, y cualquier daño generado durante el trayecto o mientras estaciona no queda registrado en la boleta.

Al respecto, la OPO recomienda en su informe citado anteriormente, entre otras cosas que, con el fin de aprovechar el recurso al máximo, se eliminen los puestos de control de ingreso y salida de vehículos de la Sección de Transportes del OIJ y redireccionarlos hacia otras funciones, entre ellas, hacer las revisiones oculares periódicas en la flotilla vehicular de San José y Ciudad Judicial. Además, se recomendó que la responsabilidad de llevar ese control lo asuma cada una de las oficinas.

Es por lo anterior que la Dirección General del OIJ el 19 de marzo del 2014, emitió la Circular N° 18-DG-2014/ID 4509, en la cual, se estableció un nuevo procedimiento para la supervisión de la flotilla vehicular, señalando como algunos de los objetivos de esa Circular los siguientes:

“Promover que las Jefaturas supervisen directamente el estado de sus unidades oficiales a través de la administración y revisión de los formularios F-90 (solicitud de vehículo) y F-22 (libreta de control vehicular).

[...]

Individualizar por parte de la Jefatura respectiva la responsabilidad de los daños que afectan los vehículos oficiales, correspondiendo a ésta informar al órgano con potestad disciplinaria.

[...]”

En la Circular de cita, se eliminan los puestos de control en los parqueos donde operaba personal de la Sección de Transportes y el control se limita a que un funcionario de la oficina que tiene asignado el vehículo, revise los formularios F-90 “Solicitud de vehículos” y F-22 “Libreta de control y servicio de mantenimiento preventivo de vehículos” y no se menciona con claridad si existe la obligación de llevar a cabo esa actividad de control físico de los vehículos.

Por lo anterior, el chofer es quien completa la información en la F-90, cuando sale y cuando regresa, la cual es firmada por la persona designa en la oficina para esta labor, sin que medie una verificación ocular de un tercero que garantice el estado del vehículo antes y después de su uso y que de fe que la información indicada en el formulario se ajusta a la realidad.



Esta situación obedece a que el personal policial varía su hora de ingreso y salida, por la naturaleza de sus labores, lo que dificulta tener una o varias personas disponibles en las oficinas para que revisen el vehículo en la salida y el retorno al parqueo y que se ajusten a la variabilidad de los horarios de trabajo de ese personal. Además, algunas oficinas no guardan las unidades en un solo parqueo, ya que disponen de espacios asignados en más de uno, lo que implicaría para la oficina que tiene a cargo el vehículo, que la persona encargada de inspeccionar físicamente la unidad, se traslade a cada parqueo para hacer su labor antes y después del uso de las unidades.

Al respecto, el estudio realizado por la OPO en noviembre del 2013, no previó la capacidad (tiempo y personal) de las oficinas para cumplir con los controles administrativos y realizar las revisiones oculares diarias en la salida y al retorno de cada unidad.

También, la OPO recomendó en su estudio, instalar cámaras de seguridad en los parqueos, con el fin de contar con evidencia que demuestre los responsables de los daños a las unidades, medida que la Dirección General del OIJ ha venido planteando desde hace muchos años ante la Dirección Ejecutiva, la cual, según se muestra en la documentación estudiada, lo ha denegado dado el costo que implica por la cantidad de cámaras que se tendría que colorar de manera estratégica para tener una cobertura total de los estacionamientos asignados a ese Organismo, lo cual fue corroborado por esta Auditoría, evidenciándose que los vehículos se estacionan muy juntos unos de otros y las columnas de soporte de los sótanos de los edificios judiciales limitarían la visibilidad detallada de cada uno de los carros.

Es preciso señalar, que las gestiones del OIJ ante la Dirección Ejecutiva para la instalación de cámaras de video, se han motivado en las reiteradas resoluciones de Cobro Administrativo, en razón del aumento de daños a los vehículos, en las que se recomienda a la Dirección General del OIJ, *“girar las instrucciones que estime convenientes a efecto de mejorar el control interno en el uso y mantenimiento de los bienes que les sean asignados, a efecto de evitar situaciones como las que nos ocupa y si se llegaran a dar, poder individualizar al responsable del hecho dañoso”*.

En razón de lo anterior, la Dirección de Planificación a solicitud de la Dirección Ejecutiva y de la Dirección General del OIJ, realizó el informe N° 010-CE-2006 conocido por el Consejo Superior en sesión N°066-06 del 05 de setiembre del 2006, artículo XLII, en el cual se emitieron recomendaciones que no han sido efectivas para solucionar la situación descrita.

Aunado a lo anterior y tema que fue mencionado en el Informe de la OPO, la cantidad de vehículos existentes superan la capacidad de aparcamientos, por cuanto el Poder Judicial no dispone de estacionamientos adecuados en cantidad y dimensiones mínimas, que permitan maniobrar los automóviles y así parquearlos sin golpear los restantes automotores.

Ante el aumento de la flotilla vehicular, las dimensiones de los espacios de parqueo se han reducido en aproximadamente un 27.69% o menos en el ancho de lo indicado por “Reglamento para la Regulación de Espacios de Estacionamiento en Propiedades de Uso Público y Privado”, esto provoca que se den golpes o rayones en los vehículos por lo limitado del espacio, por ejemplo en el Edificio del OIJ y de Tribunales del I Circuito Judicial de San José, los vehículos se estacionan a una distancia lateral de aproximadamente 10 cm o menos uno del otro, en ocasiones se deben doblar los espejos retrovisores, además de colocar el vehículo en neutro y sin freno para que pueda ser empujado por el chofer en el espacio destinado.



En relación con lo anterior, el Organismo de Investigación Judicial presentó una gestión al Consejo Superior sobre la problemática con respecto de la gran cantidad de daños menores en carrocería que sufren los vehículos de la Institución, siendo que en muchos de los casos no resulta posible individualizar a los responsables de los mismos, pese a que se han tomado medidas correctivas, las mismas no han sido suficientes, por lo que el Consejo Superior en sesión N° 8-17 del 2 de febrero 2017, artículo LXV previo a resolver solicitó a la Dirección Ejecutiva emitir criterio y recomendación al respecto.

La Dirección Ejecutiva comunicó a ese Órgano el estudio correspondiente, mediante oficio N° 4444-DE-2017 de fecha 25 de setiembre de 2017, en el cual se analizó el costo de ajustar las dimensiones de los espacios de parqueo existentes en el I y II Circuito Judicial de San José, para lo cual concluyen que no es viable por la inversión que requiere. Además recomienda que conforme a la disponibilidad de recursos presupuestarios del OIJ, se podrían paulatinamente ubicar en forma estratégica más cámaras de seguridad en las áreas de parqueo, con el fin de mitigar los daños a los vehículos de ese Organismo.

En este estudio, también se recomienda que el OIJ potencialice el Sistema de Control Vehicular (SICOVE)¹, con el fin de poder mitigar e individualizar los responsables de daños en carrocería de los vehículos a su cargo.

A criterio de esta Auditoría, hace falta analizar el costo-beneficio de éstos y otros controles, que la Dirección General del OIJ -como titular subordinado responsable del control interno de sus activos-, debe realizar para tomar la decisión de los controles a implementar.

Cabe indicar que en la audiencia del presente informe, el Subjefe de la OPO, manifestó que se podría aprovechar el Sistema de Control Vehicular (SICOVE) para que junto con la instalación de cámaras en el ingreso y salida de los parqueos institucionales, se logre fotografiar todos los ángulos de los vehículos, de tal forma que pueda determinarse si la unidad ingresó o salió con daños y además para ingresar por medio de tablet al formulario F-90 digitalizado.

Al respecto, según indagación de esta Auditoría y tal como lo externó el Subjefe de la OPO, estas funcionalidades no se encuentran dentro de la definición de requerimientos del actual desarrollo del SICOVE, por lo que es una alternativa que debe valorarse.

En otro orden de ideas, la ausencia de las revisiones oculares a los vehículos oficiales de la DICR en la salida y retorno de las diligencias, según información facilitada por la Oficina de Asuntos Internos del OIJ, influyó en el aumento de las desestimaciones de casos relacionados con daños a los vehículos, las cuales han venido aumentando en forma progresiva en los últimos años, tal como se muestra en la siguiente tabla:

¹ El Consejo Superior en sesión 104-15 de 26 de noviembre del 2015, artículo LXXXV, aprobó el estudio de factibilidad para el desarrollo del Sistema de Control Vehicular (SICOVE), el cual, según la encargada del desarrollo de esta herramienta estará disponible a principios del 2018, para el control de expedientes administración



Tabla N° 1
Casos atendidos por la Oficina de Asuntos Internos del OIJ
Del 2013 al 06 de abril del 2017

Variables	2013		2014		2015		2016		06-abr-17	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Total de daños reportados	233		301		240		234		59	
Cantidad de casos desestimados	119	51,07	94	31,23	188	78,33	228	97,44	59	100,00
Cantidad de casos contra ignorado	84	36,05	80	26,58	95	39,58	101	43,16	25	42,37

Fuente: Asuntos Internos del OIJ

Del total de casos recibidos durante este año por la Oficina de Asuntos Internos, al 6 de abril del 2017 la totalidad de los casos (59), se han desestimado. Por su parte, la cantidad de casos contra ignorado, han aumentado respecto al 2014.

Esta situación concuerda con lo manifestado por el Jefe del DICR, en la entrevista con esta Auditoría, quien indicó que, debido a la carencia de un control aplicado eficientemente, no es posible individualizar un responsable por los daños a las unidades, razón por la cual se remite la solicitud de desestimación de la causa disciplinaria a Asuntos Internos.

Además, como un efecto de lo anterior, aquellos casos en los cuales no se puede determinar o comprobar la responsabilidad del funcionario, los gastos por reparación de vehículos son asumidos por la institución, ya que se limita el accionar de la Sección de Cobro Administrativo, pues no se dispone de elementos legales suficientes para proceder con el cobro respectivo.

Es preciso señalar, que a esta Auditoría se le dificultó determinar el costo beneficio de retomar el control que llevaba la Sección de Transportes, antes de emitir la Circular 18-DG-2014, por cuanto en la institución no se cuenta con las estadísticas sobre los montos que ha asumido el Poder Judicial por reparaciones de daños a vehículos del OIJ, por la falta de controles que permitan individualizar la responsabilidad de esos daños. Estas estadísticas fueron preparadas por la Sección de Trámite de Cobro Administrativo, sobre los casos iniciados contra Ignorado entre enero de 2012 y junio de 2013, considerando variables como oficina a la que se encuentra asignado el vehículo, tipo de daño, presunta fecha en que se producen y monto de reparación, no obstante, esta información no se encuentra integrada para los periodos posteriores.

Para la información brindada por la Sección de Cobro Administrativo, que va de enero del 2012 a junio de 2013, el total de casos sumó 233, donde según se indicó *“la inversión del Poder Judicial en la reparación de los daños asciende a la suma de veintiún millones trescientos sesenta y un mil cuatrocientos cincuenta y seis colones (≠21.361.456,00), esto sin considerar los costos aún pendientes para algunos de los casos.”*

De los casos ingresados por año del 2013 al 2016, se obtiene como promedio un total de 252 casos al año, lo cual si se continua con la tendencia del 2016 y 2017, en el peor escenario se desestimaría aproximadamente el 98.7% de los casos, cantidad que se asemeja a la reportada



por la Sección de Cobro durante el 2012 a junio 2013, lo cual conlleva a estimar que, el costo de la reparación de esas unidades aplicándole la inflación desde junio 2013 a abril 2017, podría ascender a ¢24.000.000,00 al año.

Si se decidiera, volver a establecer el control que aplicaba la Sección de Transportes en los accesos a los parqueos, se requerirá gestionar la asignación de más personal a dicha Sección, tomándose en consideración que solo en el I Circuito Judicial de San José (incluido Torre Z) suman 7 parqueos², lo cual implicaría asignar al menos 3 personas por parqueo (24/7), resultando un total aproximado de ¢11.000.000,00 por mes; lo cual sería más oneroso para el Poder Judicial, en comparación con los costos asumidos por la reparación de las unidades, por lo que ese control no mostraría una relación satisfactoria de costo-beneficio, según la directriz 4.2 inciso c de las Normas de Control Interno para el Sector Público.

Lo anterior, aunado a la desocupación de ese recurso durante la jornada de trabajo, que ya la OPO había determinado en su estudio en el 2013, lo cual no iría en consonancia con la maximización plena en el uso de los recursos.

Por otra parte, la labor que desarrolla la Sección de Transportes del OIJ con su Unidad de Detección de Daños, constituye una duplicidad de funciones y de registro de datos, similares a los que ya registran las oficinas con la aplicación del formulario F-90, en la cual se deben reportar los nuevos daños a los vehículos, pero que por la forma en que se aplica no es confiable la información que ahí se registra. Obteniéndose como resultado la inversión de recursos para llevar dos registros similares, uno por la Sección de Transportes y otro en cada Sección del DICR, que al final no son efectivos para administrar el riesgo financiero que implica para el Poder Judicial, el asumir el costo de las reparaciones.

3 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

De conformidad con la evaluación realizada en las diferentes Secciones que integran el Departamento de Investigaciones Criminales, se determinó que en el Poder Judicial no se dispone de la infraestructura y recursos necesarios para contar con un control interno adecuado para el resguardo de los vehículos oficiales del Organismo de Investigación Judicial que permita establecer posibles responsables para dirigir el cobro administrativo correspondiente en caso de daños sufridos en la flotilla vehicular.

El Poder Judicial ha venido aceptando el riesgo financiero al asumir el costo de las reparaciones de los vehículos, en razón de que, los controles que se han ideado para mitigarlo (sin tener un estudio de costo beneficio que así lo demuestre) son onerosos a simple vista, por lo que de instaurarse estos controles, no se estaría presentando una relación satisfactoria de costo-beneficio, de manera que su contribución esperada al logro de los objetivos de los controles, sean mayores a los costos necesarios para su operación, de conformidad con las Normas de Control Interno para el Sector Público.

² Se espera contar con otro parqueo para resguardar algunos vehículos del OIJ, mientras se realizan los trabajos de reforzamiento del Edificio de la Corte Plena, ya que los vehículos que se aparcan en el Edificio de la Corte se trasladarán al parqueo del Edificio del OIJ.



Asimismo, se comprobó que las oficinas evaluadas cumplen con el control interno establecido en la Circular 18-DG-2014 emitida por la Dirección General del OIJ que está dirigido a la revisión documental y no física del ingreso y salida de las unidades, lo cual no es suficiente para la detección oportuna de los daños e individualizar la responsabilidad correspondiente.

4 RECOMENDACIONES DEL ESTUDIO

De conformidad con los resultados y conclusiones obtenidas en el presente estudio, esta Auditoría se permite externar la siguiente recomendación:

A LA DIRECCIÓN GENERAL DEL ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL

- 4.1 Analizar formalmente la posibilidad de aceptar el riesgo financiero al asumir el Poder Judicial el costo de las reparaciones de los vehículos asignados al OIJ, en razón que, ninguno de los controles que se han implementado son suficientes para administrar el riesgo, ni presentan una relación satisfactoria de costo-beneficio.

Para lo anterior se debe realizar un estudio costo – beneficio, en el que se analicen las opciones de los controles que podrían gestionar este riesgo pero que resultan onerosos. Entre las opciones a analizar se podrían incluir las siguientes:

- Revisión ocular de los vehículos (modificar la Circular 18-DG-2014 emitida por la Dirección General del OIJ), para lo cual se deberá determinar la capacidad operativa de las oficinas responsables de aplicar este control.
- Personal en cada uno de los parqueos que revisen físicamente los vehículos.
- Cámaras de video para determinar los daños que se presentan cuando los vehículos están en los parqueos institucionales.
- Estacionamientos con las dimensiones adecuadas con proyección al crecimiento de la flotilla vehicular (tomar como insumo el informe N° 4444-DE-2017 de fecha 25 de setiembre de 2017, elaborado por la Dirección Ejecutiva.)
- Cualquier otra que se considere pertinente.

Lo anterior con el fin de documentar y remitir al Consejo Superior, la decisión de aceptar el riesgo, en razón de que la relación costo-beneficio no sea satisfactoria para el logro del objetivo del control, o en caso contrario, presentar a ese Órgano Superior el plan para la implementación de los controles que se estimen adecuados y suficientes considerando el crecimiento de la flotilla vehicular.

Plazo de implementación: Seis meses



A LA OFICINA DE PLANES Y OPERACIONES DEL ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL

- 4.2 Analizar formalmente, en futuras modificaciones del control o bien en la creación de nuevos controles relacionados con vehículos, la disponibilidad de recursos así como la capacidad del personal para ejecutarlos correcta y oportunamente, a fin de garantizar que las recomendaciones propuestas por la OPO para mejorar el sistema de control interno, sean aplicadas de forma adecuada para minimizar el riesgo que se pretende administrar.

Plazo de implementación: Aplicación permanente. (Para efectos de seguimiento de recomendaciones se establece el plazo en seis meses)