



AUDITORIA GENERAL

ESTUDIO ESPECIAL SOBRE LA LIQUIDACIÓN DE NAVES Y COBROS RELACIONADOS CON MOVIMIENTOS DE CONTENEDORES POR MEDIO DE LAS GRÚAS LUISA, GLENDA Y OTROS EQUIPOS.

INDICE

ACTIVIDAD	PAG.
Índice	1
Resumen ejecutivo	2-7
1. Introducción	8-10
2. Resultados	10-27
3. Conclusiones	27-28
4. Recomendaciones	29-32
5. Anexos.	



AUDITORIA GENERAL

Limón, 22 de octubre del 2018
AG-EE-002-18

RESUMEN EJECUTIVO DE INFORME

“ESTUDIO ESPECIAL SOBRE LIQUIDACIÓN DE NAVES Y COBROS RELACIONADOS CON MOVIMIENTOS DE CONTENEDORES POR MEDIO DE LAS GRUAS LUISA, GLENDA Y OTROS EQUIPOS.

Esta Auditoría General efectuó un estudio sobre el proceso de prestación, facturación y cobro de los servicios de carga y descarga brindados con las grúas Luisa, Glenda y otros equipos a las distintas naves que atracan en el Puerto Gastón Kógan. El análisis abarcó los meses de abril y mayo del 2018 de las operaciones realizadas sobre cinco naves que operaron en el Puerto Gastón Kógan.

Como resultado del estudio se detectaron situaciones como las siguientes:

- *No se cuenta con un instructivo en el cual se detallen las labores que deben realizarse en el proceso de carga y descarga de contenedores.*
- *No existe un monitoreo permanente sobre las operaciones realizadas con las grúas Luisa y Glenda, que permita la grabación de su operación y a su vez sirva como evidencia ante eventuales incidentes que ocurran durante la atención a las naves.*
- *La Administración Portuaria establece una programación semanal para la atención a las naves en los distintos puestos de atraque, incluyendo el puesto 5-6 (donde se encuentran las grúas Luisa y Glenda). Por una deficiente administración, dicha programación no se cumple y al final las grúas terminan atendiendo otros barcos de menor tamaño y que por sus características afectan el rendimiento en la operación, mientras los barcos que fueron programados son atendidos en otros puestos, lo que al final se traduce en una menor generación de ingresos.*
- *La Intendencia de Moín no tiene un procedimiento escrito que detalle de forma clara y precisa las labores que deben realizar los funcionarios, lo cual permitiría estandarizar los reportes y registro de información necesaria para el cobro de los servicios portuarios.*
- *El formulario utilizado para reportar los datos de los servicios de carga y descarga realizados por las grúas Luisa y Glenda no tienen numeración*



AUDITORIA GENERAL

consecutiva, ni son firmados por los responsables que intervienen en su confección, revisión y aprobación.

- o No se cobró la totalidad de los servicios de carga y descarga de contenedores realizados con las grúas Luisa y Glenda en la operación de la nave A/Z 2018-0581, de nombre San Adriano, con fecha 11 de abril del 2018, dejándose de cobrar la suma de ₡21.950.067.15 (veintiún millones novecientos cincuenta mil sesenta y siete colones con 15/100).*
- o La Oficina de Documentación del puerto Gastón Kógan confecciona la documentación para el registro y reporte de servicios portuarios, los cuales no tienen mecanismos de control interno que garanticen la veracidad de la información generada y procesada.*
- o Los reportes confeccionados por los supervisores del Puerto Gastón Kógan omiten anotaciones sobre servicios brindados a las naves y consecuentemente no son cobrados cuando se efectúa la liquidación.*
- o Los reportes que confeccionan los supervisores del Puerto Gastón Kógan presentan errores al anotar las cantidades, siendo esta la información que utiliza la Intendencia para liquidar los servicios brindados a las naves.*
- o De acuerdo con videos suministrados por la Oficina de Monitoreo se logró comprobar la existencia de tiempos de demora dejados de cobrar, debido a omisiones en los reportes que realizan los supervisores.*
- o La falta de seguimiento de los servicios pendientes de liquidar, permitieron que al 27 de junio del 2018 se habían acumulado poco más de 662 millones en el Puerto Gastón Kógan, incluso algunos con más de 2 años de antigüedad.*
- o La Sección de Facturación realiza anulaciones de servicios portuarios pendientes de liquidar, sin que sean solicitados, y sin un previo análisis, utilizando las opciones OUT1 y OUT2 del sistema de Facturación del computador central NX5600, con el riesgo que se anulen servicios que fueron brindados y que se encuentran pendientes de facturar.*
- o La jefatura de la Sección de Facturación también realiza anulaciones de servicios portuarios pendientes de liquidar en forma automática y de oficio, por medio del sistema automatizado, generando notas de crédito o débito según sea el caso, sin que se efectúen las revisiones pertinentes que garanticen que el servicio no fue brindado.*



AUDITORIA GENERAL

- *Ausencia de oportunidad por parte de la Oficina de Documentación y la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, con respecto a la liquidación de los servicios portuarios pendientes de liquidar en dicho puerto.*
- *Los clientes que han dejado de recibir servicios de Japdeva, por el atraso en las liquidaciones o por no tener depósitos suficientes, les quedaron servicios pendientes de cobrar, por lo cual se les sobregiraron los saldos, mismos que se encuentran pendientes de recuperación, además, sobre los mismos no se observaron gestiones de cobro.*

¿Qué se recomienda?

A la Gerencia Portuaria:

- *Solicitar a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, la confección e implementación de un instructivo que sirva como guía en los procesos relacionados con las operacionales de carga y descarga de contenedores con las grúas puente.*
- *Solicitar a la Intendencia del puerto Gastón Kógan que en coordinación con el Departamento de Seguridad Portuaria, instale cámaras de video para monitoreo de las grúas Luisa y Glenda.*
- *Instruir a la Jefatura de operaciones para que le exija a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, que cumpla con la programación semanal efectuada por la Comisión de Usuarios y en caso que sufra modificaciones se priorice siempre la atención de barcos con más capacidad en el puesto de atraque 5-6 donde se encuentran las grúas Luisa y Glenda.*

De esta forma, se evita que los oficiales omitan la aplicación al sistema de algún servicio portuario reportado a dicha unidad.

- *Coordinar con la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, la confección e implementación de un manual de procedimientos por escrito para el reporte, registro y cobro de los servicios portuarios.*
- *Diseñar e implementar un formulario pre-numerado, para el reporte de los datos de los servicios de carga y descarga realizados con las grúas Luisa y Glenda, incluyendo espacios preestablecidos para que se incluya toda la información necesaria a reportar, así como los espacios para que los responsables de su confección, revisión y aprobación estampen sus respectivas firmas.*



AUDITORIA GENERAL

- *En cuanto a lo ocurrido en la operación de la nave A/Z 2018-0581:*
 - *Instruir al Departamento de Facturación para que en coordinación con la Intendencia de Moín, verifiquen los datos reportados por esta Auditoría del 11 de abril del presente año correspondiente a la nave A/Z 2018-0581 de nombre San Adriano y proceder con el cobro correspondiente. (Observación 2.6).*
 - *Solicitar a la Intendencia de Moín ser vigilantes para que los Supervisores de muelles cumplan con incluir toda la información de los servicios portuarios brindados a las naves en los reportes que confeccionan y en caso de incumplir, aplicar las sanciones disciplinarias correspondientes*
- *Solicitar a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan el establecimiento de mecanismos de control interno suficientes que permitan que los listados generados mediante los programas N° 095 y 260 del sistema de contenedores en el Área de Documentación, incluyan las firmas y los datos necesarios que validen los reportes, como por ejemplo hecho por y el visto bueno de quien lo autoriza.*
- *Instruir a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, para que:*
 - *Demande cuidado y esmero por parte de los Supervisores al confeccionar los reportes de los movimientos de grúa, garantizando que se encuentren libres de omisiones, y confeccionados con: letra clara y legible, sin borrones ni tachones, que incluya la información básica necesaria para el cobro; y en caso de incumplimiento, aplicar las medidas disciplinarias pertinentes.*
 - *Verifique conjuntamente con el Departamento de Facturación los servicios no cobrados y que fueron observados por esta Auditoría, y si procede realizar el cobro correspondiente.*
- *Instruir a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, para que:*
 - *Demande cuidado y esmero por parte de los Supervisores al confeccionar los reportes de los movimientos de grúa, garantizando que se encuentren libres de errores, y confeccionados con: letra clara y legible, sin borrones ni tachones, que incluya la información básica necesaria para el cobro; y en caso de incumplimiento, aplicar las medidas disciplinarias pertinentes.*



AUDITORIA GENERAL

- *Verifique conjuntamente con el Departamento de Facturación los servicios no cobrados y que fueron observados por esta Auditoría, y si procede realizar el cobro correspondiente.*
- *Instruir a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan para que:*
 - *Los Supervisores anoten los tiempos de atención a la nave apegados a la realidad; y si no lo hacen, aplicar las medidas disciplinarias por el incumplimiento.*
 - *Coordine con el Departamento de Facturación la verificación de los montos dejados de cobrar en la operación del buque CAP ROCA A/Z2018-0758 del 16/05/18 que fueron observados por esta Auditoría y de proceder realizar los cobros correspondientes.*
- *Solicitar la Intendencia del Puerto Gastón Kógan que en adelante, que ejerza una adecuada supervisión de las labores que realizan los Supervisores, sus Asistentes y la Oficina de Documentación, a fin de que las liquidaciones de los servicios portuarios cumplan con el plazo establecido para ello, y tomar medidas disciplinarias ante los constantes incumplimientos acaecidos y que permitieron la acumulación de servicios brindados y sin facturar ni cobrar.*
- *En relación con las anulaciones que se efectúan mediante las opciones OUT1 Y OUT2:*
 - *Prohibir a la Sección de Facturación realizar anulaciones de servicios portuarios pendientes de liquidar, mediante las opciones OUT1 y OUT2, hasta tanto no haya una verificación y autorización previa y por escrito (mediante correo electrónico u oficio) por parte de la Intendencia de que el servicio no fue brindado.*
 - *Instruir a la Sección de Facturación para que en coordinación con la Intendencia de Moín, Investiguen si las anulaciones efectuadas bajo las opciones OUT1 y OUT2 corresponden a servicios que realmente no fueron brindados, para lo cual debe recopilarse la documentación que argumente suficiente y adecuadamente dicha afirmación.*
 - *Determinar el funcionario responsable de no haber liquidado los servicios portuarios pendientes y aplicar las sanciones correspondientes.*
- *En cuanto a las anulaciones realizadas en forma automática y de oficio:*



AUDITORIA GENERAL

- *Es necesario que la Sección de Facturación no realice anulaciones automáticas ni de oficio de servicios portuarios pendientes de liquidar, sin una solicitud expresa por parte de las Intendencias y sin haber verificado si existen servicios pendientes de cobrar.*
- *Es necesario determinar si existen responsabilidades administrativas sobre los funcionarios que realizaron anulaciones que afectaron los ingresos institucionales al dejar servicios sin cobrar y sin que medie ninguna autorización y/o evidencia suficiente que justifique que dichos servicios no fueron brindados.*
- *Instruir a la Intendencia de Moín para que las liquidaciones de los servicios brindados no excedan el plazo establecido para ello, (doce días).*
- *Solicitar a la División Financiera se efectúen las gestiones cobratorias necesarias a los clientes en estado moroso indicadas en el anexo N°3 , y proceder a recuperar esas sumas en un plazo perentorio, las cuales deben ser trasladadas a cuentas por cobrar. Asimismo, solicitarle a la Oficina de Facturación, ejercer controles suficientes que garanticen que ningún servicio sea tramitado a los clientes, sin tener los fondos suficientes en sus cuentas.*



AUDITORIA GENERAL

AG-EE-002-18

INFORME DE AUDITORÍA

ESTUDIO ESPECIAL SOBRE LA LIQUIDACIÓN DE NAVES Y COBROS RELACIONADOS CON MOVIMIENTOS DE CONTENEDORES POR MEDIO DE LAS GRÚAS LUISA, GLENDA Y OTROS EQUIPOS.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 ORIGEN DEL ESTUDIO

El presente estudio es de carácter especial y no está incluido dentro de la programación anual que realiza esta Auditoría para el año 2018.

1.2 OBJETIVOS DEL ESTUDIO

1.2.1 OBJETIVO GENERAL

Determinar si existe una programación apropiada y si en las liquidaciones de las naves se incluyen todos los cobros por movimientos efectuados con las grúas, y otros equipos utilizados como reach staker, mafis, montacargas entre otros, en el Puerto Gastón Kógan.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a. Comprobar la prioridad que se le da a las grúas en la programación semanal con relación a la carga y descarga de contenedores.
- b. Análisis de los tiempos de demora esperando carga de las grúas.
- c. Análisis de los controles establecidos en el proceso de registro y cobro de las operaciones de las grúas.
- d. Análisis de los controles cruzados en las operaciones de las grúas.
- e. Analizar los controles establecidos para el cobro por la utilización de otros equipos relacionados con la carga y descarga de contenedores.

1.3 EQUIPO DE TRABAJO

Carlos Baldí Castro – Auditor designado
Manuel Azofeifa Aguilar – Auditor designado
Néstor Anderson Salomons - Supervisor
Mainor Segura Bejarano – Sub-Auditor Interno.
Marvin Jiménez – Auditor General.



AUDITORIA GENERAL

1.4 ALCANCE DEL ESTUDIO Y PERIODO REVISADO

La revisión se efectuó con base en la documentación de barcos que fueron atendidos en el Puerto Gastón Kógan, mediante las actividades que se detallan a continuación:

- a) Evaluar los riesgos establecidos por la administración en la operación de las grúas y determinar su significancia para el trabajo de la Auditoría.
- b) Visitas a la zona portuaria para observar y analizar en el sitio las maniobras realizadas por las grúas Luisa y Glenda y los demás equipos.
- c) Recopilación de información sobre los mecanismos y procedimientos establecidos por la administración para el registro, facturación y cobro del servicio brindado con las grúas Luisa y Glenda.
- d) Análisis de los videos de grabación en la operación de carga y descarga de contenedores de la grúa Luisa, mismos que fueron suplidos por la Sección de Monitoreo en el Puerto Gastón Kógan.
- e) Verificación de la labor que realizan los Supervisores, mediante los reportes de los Informes por turno trabajado, Reporte de patio, reporte de contenedores movilizadas por stacker y mafis, inactividad por escotilla por turno laborado.
- f) Verificación de los servicios portuarios sin liquidar existentes en ambos Puertos.
- g) Verificación de las anulaciones de servicios portuarios solicitados por ambas Oficinas de Documentación, de servicios portuarios que no han sido liquidados.
- h) Verificación de los saldos morosos que tienen algunos clientes con la Institución, por concepto de servicios portuarios prestados.

El alcance del estudio abarcó la información y documentación de barcos atendidos en los meses facturados de abril y mayo del 2018.

1.5 NORMATIVA Y DOCUMENTACIÓN ANALIZADA.

- Ley General de Control Interno.
- Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- Reglamento de Operaciones Portuarias de JAPDEVA.
- Manual de Procedimientos del Proceso de Operaciones Portuarias.
- Normas de Control Interno para el sector público, N-2-2009-CO-DEFOE.
- Reportes de Supervisores con el detalle de turnos de las operaciones.
- Facturas, notas de crédito y reportes de liquidación de las naves.



AUDITORIA GENERAL

Asimismo, se realizaron entrevistas a los siguientes funcionarios:

- MBA. Luis Navarro Roldán – Intendente del Puerto Gastón Kógan
- Licda. Guillermina Parkinson Parkinson - Jefe de Facturación.
- Señor Cecilio Edwards Allen – Jefe de Oficina Documentación a.i.
- Lic. Carlos Castro Vargas – Jefe de Operaciones Portuarias.
- Señor José Lobo Acevedo – Operador de Grúa.

1.6 LIMITACIONES

Ninguna que afectara el estudio realizado.

2. RESULTADOS.

De conformidad con la revisión y el análisis efectuado, se detectaron debilidades de control interno, las cuales se detallan a continuación:

2.1 AUSENCIA DE UN INSTRUCTIVO EN EL QUE DETALLE EL PROCESO DE OPERACIÓN DE CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES DE UN BUQUE.

Se determinó que no existe un instructivo que detalle las funciones y responsabilidades de cada funcionario que participa en los diferentes procesos que se llevan a cabo en la carga y descarga de las naves portacontenedores, así como la información que deben generar y suministrar.

La ausencia de este instructivo ocasiona que los funcionarios relacionados con la operación portuaria, en la carga y descarga de contenedores, no ejecutan sus funciones de una forma metódica. Entre estos se puede mencionar:

- a. Supervisores de muelles
- b. Chequeadores
- c. Operadores de grúas
- d. Operadores strader carrier
- e. Operadores de mafis
- f. Operadores de reach stacker
- g. Operadores de montacargas

Al respecto, el Manual de Normas de Control Interno Para el Sector Público en la norma 4.2, inciso e) señala entre otras cosas lo siguiente:

“Las Actividades de control deben documentarse mediante su incorporación en los manuales de procedimientos, en las descripciones de puestos y procesos, o en documentos de naturaleza similar. Esa documentación debe



AUDITORIA GENERAL

estar disponible, en forma ordenada conforme a criterios previamente establecidos, para su uso, consulta y evaluación”.

Muchas de las labores y funciones las han estado realizando los funcionarios con base a la experiencia adquirida con el pasar del tiempo, y no basados en un procedimiento escrito, que sirva de guía en la ejecución de las labores y en la asignación de responsabilidades.

Esta situación genera como consecuencia, la existencia de un elevado porcentaje de riesgo de errores u omisiones en los reportes de servicios portuarios y una programación inadecuada de las operaciones a realizarse.

2.2 AUSENCIA DE CÁMARAS DE MONITOREO PARA LA VIGILANCIA DE LAS OPERACIONES REALIZADAS CON LAS GRÚAS LUISA Y GLENDA.

A raíz de lo ocurrido el día 12/05/2018 en el Puesto 5-6 del Puerto Gastón Kógan, en donde estuvo involucrada la grúa Glenda durante la operación del barco M/N Polar Argentina, se dañó su spreader y varios contenedores. Al respecto, se observó que no se cuenta con un sistema de cámaras de monitoreo para la vigilancia de las operaciones realizadas con las grúas del Puerto.

Al respecto, el capítulo IV: NORMAS SOBRE ACTIVIDADES DE CONTROL, en el punto 4.1 sobre actividades de control, entre otras cosas señala:

“El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar, como parte del SCI, las actividades de control pertinente, las que comprenden las políticas, los procedimientos y los mecanismos que contribuyen a asegurar razonablemente la operación y el fortalecimiento del SCI y el logro de los objetivos institucionales”.

Esta situación se debe a que la institución en la actualidad no tiene instalados estratégicamente este tipo de dispositivos, que permitan gravar eventos que puedan afectar la operación.

Por lo anterior, no se cuenta con información adecuada para examinar y/o determinar el origen de eventuales situaciones que ocurran con las grúas.

2.3 PROGRAMACIÓN SEMANAL DE LOS PUESTOS DE ATRAQUE PARA LA ATENCIÓN DE LAS NAVES NO PROCURA LA MAXIMIZACIÓN DEL USO DE LAS GRUAS LUISA Y GLENDA EN EL PROCESO DE CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES.

De acuerdo con la revisión de los videos de las operaciones de carga y descarga de buques portacontenedores, se detectó que en el Puerto Gastón Kógan no se le



AUDITORIA GENERAL

da prioridad a la utilización de las grúas de Japdeva, en las operaciones de carga y descarga de contenedores.

Según se pudo apreciar en los videos, en el puesto donde están instaladas las dos grúas, son asignados barcos relativamente pequeños, en comparación con las dimensiones y equipo que tienen los asignados en los otros puestos de atraque.

Al respecto, en el capítulo I de Normas generales de control interno para el Sector Público de la Contraloría General de la República, en el punto 1.2 sobre objetivos del SCI, inciso c) señala:

“Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones. El SCI debe coadyuvar a que la organización utilice sus recursos de manera óptima, y a que sus operaciones contribuyan con el logro de los objetivos institucionales”.

Sobre este particular se consultó a la Jefatura de operaciones Portuarias, quien manifestó que las programaciones de buques son realizadas de acuerdo a las dimensiones que tiene cada nave y a la longitud que tiene el puesto 5.6.

Esta situación viene a generar que no se cumplan con los objetivos para los cuales fueron adquiridas estas grúas, lo cual es entre otros aspectos, aumentar los ingresos económicos de la Institución e incrementar la eficiencia operacional en dicho puerto.

2.4 AUSENCIA DE UN PROCEDIMIENTO ESCRITO QUE ESTABLEZCA DE FORMA CLARA Y METÓDICA LAS LABORES QUE SE DEBEN REALIZAR PARA EL REPORTE, REGISTRO Y COBRO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS QUE SE PRESTAN EN EL PUERTO GASTÓN KÓGAN.

Se determinó que en el Puerto Gastón Kógan, no se cuenta con un procedimiento escrito que establezca de forma clara y metódica las labores que deben realizar los funcionarios de la Intendencia de Moín para el reporte, registro y cobro de servicios de movimientos realizados con las grúas Luisa y Glenda, así como de los servicios de remolcador, sino que se efectúa con base en la experiencia.

Al respecto el Manual de Normas de Control Interno Para el Sector Público, en la norma 4.2, inciso e) señala entre otras cosas lo siguiente:

“Las Actividades de control deben documentarse mediante su incorporación en los manuales de procedimientos, en las descripciones de puestos y procesos, o en documentos de naturaleza similar. Esa documentación debe estar disponible, en forma ordenada conforme a criterios previamente establecidos, para su uso, consulta y evaluación”.



AUDITORIA GENERAL

Las labores son realizadas por los funcionarios con base a la experiencia adquirida con el pasar del tiempo.

Esta situación que ha generado como consecuencia que los funcionarios encargados de reportar, registrar y cobrar los servicios portuarios, cometan errores o bien no sean consistentes en las labores que se realizan para el cobro de dichos servicios, en perjuicio de la Institución.

2.5 DEFICIENCIAS EN EL FORMULARIO CONTROL DE MOVIMIENTOS CON GRÚA.

Se determinó que el formulario para reportar los servicios prestados con las Grúas Luisa y Glenda, el cual es confeccionado por los supervisores del Puerto Gastón Kógan, carece de una numeración consecutiva. Asimismo, dicho documento no es firmado por la persona que lo confecciona ni la que lo autoriza, además en su mayoría presenta borrones y tachones, y en otros casos los datos reportados son ilegibles.

Al respecto, el Manual de normas de la Contraloría General de la República, entre otras cosas señala:

“5.6 Calidad de la información. El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo”.

Dicha situación se presenta por falta de cuidado por parte de los Supervisores, al confeccionar los documentos utilizados para el cobro de los servicios de movimientos realizados con ambas grúas.

Lo anterior provoca que no se liquiden los servicios por movimientos de contenedores, realizados con las grúas Luisa y Glenda, en forma oportuna, ocasionando un atraso en los cobros.

2.6 DEFICIENCIAS EN EL COBRO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS BRINDADOS EN LA CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES UTILIZANDO LAS GRÚAS LUISA Y GLENDA.

En la revisión efectuada se detectó que los servicios portuarios en la carga y descarga de contenedores utilizando las grúas Luisa y Glenda, en la operación de la nave A/Z 2018-0581, con fecha 11 de abril del 2018, se registraron en forma errónea. A continuación, se muestra información sobre esta situación:



AUDITORIA GENERAL

CUADRO N° 1

ANÁLISIS DEL COBRO DE LOS MOVIMIENTOS DE GRÚAS LUISA Y GLENDA						
A/Z 0581 BUQUE SAN ADRIANO						
	VALOR TARIFA	COBRADO		DEBIO COBRARSE		POR COBRAR
		UNDS.	CANTIDAD	UNDS.	CANTIDAD	CANTIDAD
CARGA-DESCARAGA TARIFA 01	\$117,09		00	52	¢3.452.281,56	¢3.452.281,56
CARGA-DESCARAGA TARIFA 02	\$100,11					
CARGA-DESCARAGA TARIFA 03	\$81,25		00	518	¢23.863.612,50	¢23.863.612,50
CARGA-DESCARAGA TARIFA 04	\$52,82		00	6	¢179.693,64	¢179.693,64
CARGA-DESCARAGA TARIFA 05	\$35,84					
CARGA-DESCARAGA TARIFA 06	\$33,96					
CARGA-DESCARAGA TARIFA 07	\$16,98	1160	¢11.168.074,00	584	¢5.622.553,44	-¢5.545.520,56
TOTALES		1160	¢11.168.074,00	1160	¢33.118.141,14	¢21.950.067,14

Fuente: Reportes de los supervisores por turno trabajado y detalle de liquidación de naves.

Del cuadro anterior se desprende que todos los servicios portuarios de esta nave fueron facturados con tarifa 07, Descarga con grúa nave, sin que fueran considerados los reportes efectuados por los Supervisores ni la liquidación efectuada por la Intendencia de Moín.

En relación con lo anterior, el Manual de Normas de control Interno para el sector Público, en la norma N° 5.6 en cuanto a la calidad de la información señala lo siguiente:

“El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo”.

Se constató en la Oficina de Documentación del Puerto Gastón Kógan, con el Oficial encargado de liquidar la nave San Adriano 0581, mediante copia del programa 095 del Sistema de contenedores en Moín, que se digitaron los datos de las mercaderías en exportación el día 14/5/18 y las mercaderías de importación el día 11/05/18; sin embargo, estos no fueron verificados por la jefatura inmediata de dicha sección ni aplicados al Sistema NX5600. Por esa razón, el depósito recibido como adelanto del pago de los servicios portuarios de la nave San Adriano 0581 que fue cobrado previamente, fue acreditado por la Sección Facturación por medio de la opción Out 2 del sistema NX5600, sin que mediara mecanismo de control alguno con el cual se pudiera evitar la devolución lo cobrado previamente.

Como consecuencia de todo lo mencionado:



AUDITORIA GENERAL

- Este error generó que la Institución dejara de percibir la suma de ¢21.950.067.15 (veintiún millones novecientos cincuenta mil sesenta y siete colones con 15/100) por concepto de carga y descarga de contenedores. Es importante señalar que el Departamento de Facturación procedió al cobro respectivo durante la ejecución del presente estudio.
- Al igual que este caso, existe el riesgo que más servicios portuarios presenten errores u omisiones en su cobro respectivo.

2.7 DEFICIENCIAS DE CONTROL INTERNO EN ALGUNOS DOCUMENTOS UTILIZADOS POR LA OFICINA DE DOCUMENTACIÓN DEL PUERTO GASTÓN KÓGAN, PARA EL REPORTE, REGISTRO Y COBRO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.

En la revisión efectuada sobre los expedientes de barcos en la Oficina de Documentación del Puerto Gastón Kógan, se detectaron debilidades de control en los documentos que se utilizan en la digitación de los datos en el sistema mecanizado.

Dentro de estos documentos, se pueden señalar:

a) Listado que se genera mediante el Programa 095 del sistema de contenedores en Moín

Este documento es utilizado para aplicar los cobros de carga y descarga de contenedores con las distintas grúas, en el mismo se lista un detalle de toda la movilización de contenedores de cada nave. Ejemplo en anexo N° 1

Dicho documento presenta debilidades de control tales como:

- No tiene nombre del documento
- No tiene logo de JAPDEVA
- No tiene el nombre de la sección a que pertenece
- No tiene la firma de quien lo confecciona
- Carece de la firma de quien realizó la aplicación
- Adolece de la firma de la persona que autorizó la aplicación.

b) Listado que se genera mediante el Programa 260 del sistema de contenedores en el Puerto Gastón Kógan.

Este documento es un listado de cobro que se utiliza para facturar las demoras grúas, y presenta las siguientes debilidades:



AUDITORIA GENERAL

- No tiene el logo de JAPDEVA
- Carece del nombre de la sección a la cual pertenece
- No tiene la firma de la persona que confecciona el documento
- No tiene la firma de la persona que realiza la aplicación al sistema mecanizado.
- No tiene la firma de quien revisa y autoriza la inclusión de los datos al sistema automatizado.

c) Documento Rendimiento por nave de la Intendencia del puerto Gastón Kógan.

Es un resumen de todos los servicios portuarios que fueron suministrados a determinada nave, el cual es confeccionado por los Asistentes de la Intendencia del Puerto Gastón Kógan y sirve como insumo para efectuar los cobros en la Oficina de Documentación y liquidar los servicios portuarios prestados a cada nave.

Dentro de las debilidades que presenta el mismo están:

- No tiene una numeración pre-impresa consecutiva
- No cuenta con espacios para las indicaciones de documento **hecho por y revisado por.**
- Carece de un sello por parte de la Intendencia de dicho puerto.

Sobre esta situación, las normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE), Capítulo V sobre normas de información, entre otras cosas señala lo siguiente:

“5.6 Calidad de la información. El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo”.

Lo anterior se presenta debido a que la Administración Portuaria, no ha establecido mecanismos de control sobre la documentación utilizada para el reporte y registro de datos, en la carga y descarga de contenedores en las naves atendidas, utilizando las grúas portacontenedores, donde se haga constar que los datos fueron debidamente registrados y revisados por las jefaturas respectivas.

La anterior situación genera como consecuencia la existencia de debilidades en el control de los datos que se reportan al área de Facturación de servicios portuarios



AUDITORIA GENERAL

y un elevado porcentaje de que no se cobren algunos servicios prestados a los clientes.

2.8 OMISIONES EN LOS REPORTES QUE CONFECCIONAN LOS SUPERVISORES DE MUELLES.

Mediante la revisión efectuada sobre los cobros realizados por los servicios de movimientos efectuados por las grúas Luisa y Glenda, se detectaron omisiones en la confección de los reportes que confeccionan dichos funcionarios.

Como ejemplo de lo anterior, en el anexo número 2 se presenta un cuadro en el cual se detallan algunos movimientos efectuados con las grúas, reportadas en forma distinta por parte de los supervisores, en comparación con la información que se genera en la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, donde se aprecian las diferencias en los reportes realizados.

Además, se detectaron omisiones en el reporte de la cantidad de tapas y demoras hacia la Intendencia de dicho puerto, para los respectivos cobros.

Sobre esta situación, las Normas de control interno para el Sector Público, en el Capítulo IV de Normas sobre actividades de control interno, norma 5.6 relacionada con la calidad de la información, entre otras cosas señala:

“El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo”.

De acuerdo a lo analizado y a entrevistas realizadas en dicho puerto, lo anterior se presenta por razones como las siguientes:

- El personal de supervisión no anota correctamente los movimientos realizados con ambas grúas, ya que existen diferencias de datos entre lo anotado por el Supervisor y lo reportado por la Intendencia para el cobro definitivo.
- No se ha dado la capacitación adecuada a cada uno de los supervisores que laboran en dicha área, así lo confirma el Intendente de dicho puerto en propuesta presentada a la Gerencia Portuaria.
- No existen mecanismos de control tendientes a que se verifique lo que hace el supervisor y las anotaciones que realiza.

Por los motivos antes expuestos existe una alta probabilidad de que al supervisar cada nave, se omita información de los servicios brindados con las grúas y los demás equipos utilizados en la operación, así como en el movimiento diario que se



AUDITORIA GENERAL

lleva a cabo en los patios de almacenamiento de contenedores, y consecuentemente queden partidas sin cobrar.

2.9 ERRORES EN EL COBRO DE LOS MOVIMIENTOS DE LA GRÚA PORTA CONTENEDORES CON EL NOMBRE DE LUISA

Esta Auditoría, en conjunto con la Sección de Seguridad Portuaria, procedió a revisar los videos grabados de la operación en el buque A/Z 2018-0758 con el nombre de Cap. Roca, desde el inicio hasta la finalización. En dicha revisión se detectaron diferencias entre lo grabado en los videos, lo reportado por los supervisores y lo reportado por la Intendencia de dicho puerto, según se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 2

VIDEOS DE JAPDEVA VRS REPORTE DE LOS SUPERVISORES, REPORTE DE INTENDENCIA Y LO COBRADO								
BUQUE CAP ROCA A/Z 0758	VIDEOS DE JAPDEVA		REPORTE SUPERVISOR		REPORTE INTENDENCIA		COBRADO	
	GRUA LUISA	GRUA NAVE	GRUA LUISA	GRUA NAVE	GRUA LUISA	GRUA NAVE	GRUA LUISA	GRUA NAVE
DÍAS 16-5-18 Y 17-5-18	CANTIDAD	CANTIDAD	CANTIDAD	CANTIDAD	CANTIDAD	CANTIDAD	CANTIDAD	CANTIDAD
MOV. CONT. GRUAS IMP.	84	107	84	75	83	71	83	71
MOV. CONT. GRUAS EXPOR.	144	68	147	94	144	104	144	97
MOVILIZANDO TAPAS ESC.	18		14		12		12	
SE BAJO A PISO Y SE SUBIO	2							
PIN BOX	2		1		4		4	
TOTALES	250	175	246	169	243	175	243	175
TOTAL DE MOVIMIENTOS	425		415		418		418	

Fuente: Reporte de Turno de los Supervisores, Informe de Rendimiento de Naves, Videos de la Unidad Monitores de Moin, Detalle de Liquidación de Naves y Control de Movimiento de Grúas.

Del cuadro anterior se desprende que los datos reportados por los supervisores en la importación y exportación de mercancías movilizadas con las Grúas Luisa y la Grúa nave no concuerdan con lo observado en los videos, ni tampoco con los reportes de rendimiento de nave hechos por los funcionarios de la Intendencia.

Al respecto, la Ley General de Control Interno, en el artículo 10 entre otras cosas indica lo siguiente:

“Artículo 10º—Responsabilidad por el sistema de control interno. Serán responsabilidad del jerarca y del titular subordinado establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno institucional. Asimismo, será responsabilidad de la administración activa realizar las acciones necesarias para garantizar su efectivo funcionamiento”



AUDITORIA GENERAL

En la revisión se compararon los resultados obtenidos mediante el análisis de los videos con los reportes de los supervisores, los informes de Rendimiento por Nave de la Intendencia del puerto Gastón Kógan de la Grúa Luisa y con lo cobrado por parte de la Sección de Facturación. Son causas atribuibles a la falta de cuidado al realizar las anotaciones de los servicios a la nave:

- En el video, claramente se observa la movilización de 18 tapas en el buque; sin embargo, los supervisores reportaron 14 movimientos y el personal de la Intendencia reportó 12 movimientos, generando como resultado una diferencia de 6 movimientos de tapas que quedaron sin cobrar.
- Por otro lado, en el video y el reporte de turno trabajado del supervisor se indican 84 movimientos de contenedores en la importación realizados con la Grúa Luisa; sin embargo, el cobro se efectuó sobre 83 movimientos, como lo indicó el Reporte de la Intendencia, existiendo una diferencia de 1 movimiento.

En virtud de lo anterior, se evidencia la existencia de errores en los reportes, que afectan de forma negativa el cobro efectivo de los ingresos de la operación portuaria, según se indica en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 4
SERVICIOS PORTUARIOS DEJADOS DE COBRAR SEGÚN VIDEOS ANALIZADOS POR ESTA AUDITORÍA.

SERVICIOS PENDIENTES DE COBRO DEL BUQUE CAP ROCA A/Z 0758			
	TARIFA	CANTIDAD	MONTO POR COBRAR
BAJANDO Y SUBIENDO TAPA	\$64,27	6	¢219.036,02
MOVIMIENTO DE LA GRUA LUISA	\$81,25	1	¢46.150,81

Fuente: Reporte de Turno de los Supervisores y Cámaras de Video de Japdeva.

2.10 OMISIÓN EN LOS REGISTROS DE LOS TIEMPOS POR DEMORAS A LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS.

En la utilización de las cámaras de videos también fue posible determinar la falta de información en los Reportes de Turno de los Supervisores donde se omite los tiempos de demora de la Grúa Luisa cobrables a las navieras, y para una mejor comprensión a continuación se presenta el siguiente cuadro donde se detalle minuciosamente el proceso de la operación portuaria, efectuada en dicha nave:



AUDITORIA GENERAL

CUADRO N° 3

DEMORA DEL BUQUE CAP ROCA A/Z0758							
DESCRIPCIÓN	FECHA	VIDEOS			REPORTE DEL SUPERVISOR		
		TIEMPO	MINUTOS	TIEMPO	MINUTOS		
Bajando Tapas (1 tapa)	16/05/2018	20:40	20:48	8	20:35	20:45	10
Subió Tapas (1 tapa)	16/05/2018	21:01	21:11	10	21:05	21:15	10
Subió Tapas (1 tapa)	16/05/2018	21:55	21:59	4			
Bajando Tapas (2 tapas)	16/05/2018	22:00	22:12	12	22:00	22:15	15
Grúa Esperando Carreta	16/05/2018	23:04	23:15	9			
Grúa Esperando Contenedores	16/05/2018	00:35	00:45	10	12:40	12:50	10
Grúa Esperando Contenedores	16/05/2018	01:03	01:25	22	01:05	01:25	20
Bajando Tapas (2 tapas)	17/05/2018	01:25	01:31	11	01:25	01:35	10
Celdas de buque en mal estado	17/05/2018	02:43	02:58	15	02:45	03:00	15
Bajando Tapas (2 tapas)	17/05/2018	02:57	03:11	14	03:00	03:15	15
Bajando Tapas (1 tapa)	17/05/2018	04:50	04:53	3	04:50	04:55	5
Falla en el Fluido Eléctrico	17/05/2018	05:05	05:22	17	05:10	05:25	15
Grúa detenida por Alimentación	17/05/2018	05:55	06:10	15	06:00	06:15	15
Subiendo Tapas (1 tapa)	17/05/2018	06:25	06:30	5			
Grúa Pegada sacando contenedor	17/05/2018	06:36	06:45	9			
Bajando Pin Box	17/05/2018	07:25	07:35	10	07:25	07:35	10
Subiendo Tapas (3 tapas)	17/05/2018	09:06	09:16	10	09:10	09:20	10
Bajando Tapas (2 tapas)	17/05/2018	10:00	10:11	11	10:00	10:15	15
Grúa Esperando Contenedores	17/05/2018	10:24	10:41	17	10:30	10:45	15
Subiendo Tapa (1 tapa)	17/05/2018	11:30	11:35	5	11:35	11:40	5
Grúa Esperando Contenedores	17/05/2018	11:39	11:48	8	11:45	11:50	5
Subiendo Tapa (1 tapa)	17/05/2018	12:00	12:13	13	12:05	12:15	10
Colocando Pin Box	17/05/2018	12:23	12:48	25	12:30	12:45	15
Tiempo Demoras en Minutos				263			225
Tiempo Cobrables en Minutos				72			65

Fuente: Reporte de Turno de los Supervisores, Deltalle de Liquidación de Naves y Cámaras de Videos de JAPDEVA.

El artículo número 8 de la Ley de Control Interno, señala:

“Artículo 8º—Concepto de sistema de control interno. Para efectos de esta Ley, se entenderá por sistema de control interno la serie de acciones ejecutadas por la administración activa, diseñadas para proporcionar seguridad en la consecución de los siguientes objetivos:

a) Proteger y conservar el patrimonio público contra cualquier pérdida despilfarro, uso Indevido, irregularidad o acto ilegal.”

Con base en el cuadro 3, se puede determinar la omisión de información en los reportes efectuados en cada turno por parte de los supervisores por falta de cuidado, sobre:



AUDITORIA GENERAL

- Información para mostrar los rendimientos de la operación del buque.
- Anotaciones de los tiempos utilizados en la operación de los movimientos de dos tapas de escotilla que realizó la Grúa Luisa.
- En relación con el tiempo de demoras cobrables a las compañías, los reportes de supervisor indican 65 minutos y en los videos analizados 72 minutos; sin embargo, la institución únicamente cobró por este rubro únicamente 30 minutos, quedando al descubierto 42 minutos los cuales no fueron cobrados, según los videos de la operación del buque.

Por la falta de controles, supervisión y verificación de datos por parte de las unidades involucradas en el proceso de registro y cobro de servicios portuarios de esta nave, se han dejado de percibir sumas de dinero como las que se detallan a continuación:

CUADRO N° 4
SERVICIOS PORTUARIOS DEJADOS DE COBRAR SEGÚN VIDEOS ANALIZADOS POR ESTA AUDITORÍA.

SERVICIOS PENDIENTES DE COBRO DEL BUQUE CAP ROCA A/Z 0758			
	TARIFA	CANTIDAD	MONTO POR COBRAR
TIEMPO DE DEMORA COBRABLES	\$0,48	42 MINUTOS	¢42.958,65

Fuente: Reporte de Turno de los Supervisores y Cámaras de Video de Japdeva.

Lo anterior ocurre por la insuficiencia o ineffectividad de los controles establecidos, situación que propicia la fuga de ingresos de servicios portuarios y constituye a su vez incumplimiento a las disposiciones de la Ley General de Control Interno.

2.11 SERVICIOS PORTUARIOS PENDIENTES DE LIQUIDAR.

Se observó que al 27 de junio del 2018, existía gran cantidad de servicios portuarios pendientes de liquidar en el Puerto Gastón Kógan, mismos que ascendían a la suma de ¢662.019.602.40 (seiscientos sesenta y dos millones diecinueve mil seiscientos dos colones con 40/100).

Al respecto, el Manual de operaciones Portuarias, en el Capítulo V sobre servicios a la carga, modalidad contenedorizada, artículo 22, señala lo siguiente:

“Toda la información referente a los servicios por cobrar prestados en la descarga, debe quedar grabada en el sistema a más tardar el día doce posterior al zarpe de la nave. Es responsabilidad del jefe de documentación y de las Intendencias asegurarse el cumplimiento por parte de las partes involucradas en el proceso.”

A raíz de esta situación, mediante oficio Au-123-18 con fecha 3 de julio del 2018, esta Auditoría le solicitó información al Intendente del Puerto Gastón Kógan, respecto a las razones por las cuales, estos barcos no se han podido liquidar a



AUDITORIA GENERAL

esa fecha, dada la antigüedad que presentan algunos de estos servicios. Al respecto, dicha jefatura comunicó a esta Auditoría, mediante oficio IPGK-284 con fecha 16 de julio del 2018, que en efecto, esto se debe a que muchos servicios portuarios, no fueron limpiados del sistema, asunto que le corresponde a la Sección de Facturación.

La Sección de Documentación del Puerto Gastón Kógan, el pasado 16 de julio del presente año procedió a liquidar 160 servicios portuarios, correspondientes a los años 2016, 2017 y 2018, lo anterior a raíz de la consulta efectuada por esta Auditoría ese mismo día, lo cual evidencia el atraso y falta de cuidado en la liquidación de los servicios a la nave.

De lo anterior se desprende que en el Puerto Gastón Kógan, las unidades responsables de los servicios portuarios no están ejerciendo un control adecuado y actualizado, según se dispuso en la directriz institucional de liquidar en el lapso de 12 días los servicios que se facilitan a cada nave.

Esta situación viene a generar un riesgo de que muchos de los servicios portuarios que se encuentran pendientes de liquidar, sean anulados o corregidos, careciendo de los controles debidos y sin que se sigan los procedimientos correspondientes, resultando en pérdidas económicas importantes para la Institución.

2.12 ANULACIONES DE SERVICIOS PENDIENTES DE LIQUIDAR SIN AUTORIZACIÓN.

Esta Auditoría, mediante oficio Au-122-18 con fecha 02 de julio del 2018 y como consecuencia de gran cantidad de servicios portuarios pendientes de liquidar, en ambos puertos, le solicitó a la jefatura de Sección Facturación, un detalle de las anulaciones de servicios portuarios, efectuados por dicha oficina y solicitados por las unidades correspondientes.

Como resultado de la revisión efectuada sobre el detalle facilitado por la Oficina de Facturación y por el Centro de Informática, se detectó que la Oficina de Facturación efectúa anulaciones de servicios portuarios de oficio, es decir, sin que sean solicitados exclusivamente por las unidades responsables, y basados en las opciones del sistema NX5600 que son OUT1, que corresponde al indicador del listado campo = IND = 4 (1=ANULA REGISTRO SIN GENERAR NOTA DE CREDITO) y OUT2 QUE CORRESPONDE AL INDICADOR DEL LISTADO CAMPO = IND = 5 (2= ANULA REGISTRO PARA GENERAR NOTA DE CREDITO).



AUDITORIA GENERAL

Al respecto, las normas de Control Interno para el Sector Público, en el punto 1.2 respecto a los objetivos del SCI, en donde cada organización debe coadyuvar al cumplimiento de los mismos, entre otras cosas señala:

“a. Proteger y conservar el patrimonio público contra pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal. El SCI debe brindar a la organización una seguridad razonable de que su patrimonio se dedica al destino para el cual le fue suministrado, y de que se establezcan, apliquen y fortalezcan acciones específicas para prevenir su sustracción, desvío, desperdicio o menoscabo”.

Como ejemplo citamos el caso suscitado con la anulación de servicios portuarios de carga y descarga de contenedores del barco San Adriano A/Z 2018-0581 del 11 de abril del 2018 por un monto de ¢39.171.171.05 (treinta y nueve millones ciento setenta y un mil ciento setenta y uno 05/100), devueltos por la Oficina de Facturación, mediante Nota de Crédito N° 183089 con fecha 18 de mayo del 2018 sin ninguna justificación y sin que dicha anulación haya sido solicitada por la Intendencia ni por la Oficina de Documentación del Puerto Gastón Kógan.

Situación que generó como consecuencia, que la Institución dejara de percibir la suma de ¢21.950.067.15 (veintiún millones novecientos cincuenta mil sesenta y siete con 15/100), sin que alguna de las unidades involucradas, en el proceso de registro y cobro, hayan podido detectar dicho error.

2.13 ANULACIONES AUTOMATICAS DE SERVICIOS PORTUARIOS PENDIENTES DE LIQUIDAR.

Se procedió a analizar una muestra de 14 servicios portuarios anulados en la sección de Facturación, por montos superiores a diez millones de colones, los cuales fueron anulados en el año 2018 y se detectó que dichos rubros fueron anulados en forma automática, ya que son ejecutados mediante el sistema mecanizado, al realizarse la liquidación de los servicios portuarios.

Así las cosas, se aprecia que la Oficina de Facturación no tiene participación directa en estos trámites de anulación, sin embargo no ejerce un control apropiado sobre dichas anulaciones, ya que se procede a anular servicios portuarios pendientes de liquidar del Sistema de Facturación, en forma automática, sin que sean controlados debidamente por dicha Sección.

Al respecto las Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE), en el capítulo IV de normas sobre actividades de control interno, señalan:

“4.1 Actividades de control:



AUDITORIA GENERAL

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar, como parte del SCI, las actividades de control pertinentes, las que comprenden las políticas, los procedimientos y los mecanismos que contribuyen a asegurar razonablemente la operación y el fortalecimiento del SCI y el logro de los objetivos institucionales”.

Esta situación sucede, debido a que al momento de liquidar los servicios portuarios por las unidades correspondientes, el Sistema mecanizado asume las diferencias, generando una nota de crédito o débito según sea el caso.

En consecuencia de lo anterior:

- Existe debilidad en el control de las anulaciones, ya que, estas anulaciones son ejecutadas sin que sean analizadas y verificadas por la jefatura de la Oficina de Facturación.
- Existe el riesgo de que se anulen servicios portuarios sin que se apliquen los controles correspondientes y sin la debida justificación por parte de las instancias respectivas.

2.14 FALTA DE CONTROL POR PARTE DE LA OFICINA DE DOCUMENTACIÓN Y LA INTENDENCIA DEL PUERTO GASTÓN KÓGAN CON RESPECTO A LA LIQUIDACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS PENDIENTES DE LIQUIDAR.

En la revisión efectuada sobre el detalle de servicios pendientes de liquidar, se detectó que existen gran cantidad de servicios portuarios que no se sabe con exactitud si fueron facilitados o no a los respectivos clientes, mismos que presentan a la fecha 26/07/18 montos por liquidar con más de 2 años, sin que se haya hecho gestión alguna por la liquidación de los mismos. A continuación se presenta un cuadro, donde se detallan algunos ejemplos de servicios portuarios, que a esa fecha se encontraban pendientes de liquidar, con una antigüedad que supera los dos años:



AUDITORIA GENERAL

CUADRO N°5

SERVICIOS PORTUARIOS PENDIENTES DE LIQUIDAR					
CON ANTIGÜEDAD DE MAS DE 2 AÑOS					
A/Z	NOMBRE	SERVICIO	FECHA	MONTO	ANTIGÜEDAD
2015-1933	MAERSK NEWBURY	MUELLEJE TARA CONT Y FURG.	19/12/2015	168.108,70	2 AÑOS 6 MESES
2015-1933	MAERSK NEWBURY	MOV. RECIBO CON REACHST.	19/12/2015	101.619,55	2 AÑOS 6 MESES
2015-1933	MAERSK NEWBURY	MOV. ASIST. CON CABEZAL	19/12/2015	365.959,75	2 AÑOS 6 MESES
2016-0229	DOLE AMERICA	MOV. RECIBO CON REACHST.	09/02/2016	307.376,50	2 AÑOS 4 MESES
2016-0300	PGC DARKO KING	MUELLEJE RECOPE	13/02/2016	445.053,40	2 AÑOS 4 MESES
2016-0451	DOLE AFRICA	MOV. RECIBO CON REACHST.	16/03/2016	460.199,05	2 AÑOS 3 MESES
2016-0945	RIO THELON	DESCARGA CON MAFI	30/05/2016	554.400,40	2 AÑOS 1 MES
2016-0945	RIO THELON	CARGA CON MAFI	30/05/2016	554.400,40	2 AÑOS 1 MES

Fuente: Listado generado mediante el programa 357 del Sistema de Facturación.

Las Normas de Control Interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE), en la norma 1.5 sobre responsabilidades de los funcionarios sobre SCI, entre otras cosas se señala lo siguiente:

“De conformidad con las responsabilidades que competen a cada puesto de trabajo, los funcionarios de la institución deben, de manera oportuna, efectiva y con observancia a las regulaciones aplicables, realizar las acciones pertinentes y atender los requerimientos para el debido diseño, implantación, operación, y fortalecimiento de los distintos componentes funcionales del SCI.”

Con lo anterior, se comprobó que La Oficina de Documentación y la Intendencia del Puerto Gastón Kógan no ejercen un control permanente sobre la variedad de servicios portuarios que se prestan en dicho puerto, que permitan la liquidación oportuna de tales servicios.

Esta situación genera la probabilidad de que existan muchos de estos servicios portuarios que se encuentran pendientes de liquidar, no sean del todo cobrados o liquidados, con posibles perjuicios económicos significativos para la Institución.

2.15 CUENTAS CORRIENTES DE CLIENTES CON SALDO MOROSO.

En el presente estudio se procedió a analizar las cuentas en estado moroso con que cuenta la Institución al mes de junio del 2018, detectándose algunas que se encuentran con saldos pendientes con antigüedad considerable, sin que se hayan realizado los análisis y los trámites correspondientes para su recuperación.



AUDITORIA GENERAL

Al mes de junio 2018 se ha detectado una lista de clientes que tienen saldos morosos o cuentas inactivas por un monto de ¢67.533.859.51 (sesenta y siete millones quinientos treinta y tres mil ochocientos cincuenta y nueve con 51/100).

(Ver Anexo N° 3).

Al respecto, las Normas de control Interno para el Sector Público, entre otras cosas señala lo siguiente:

“1.2. Objetivos del SCI.

h. Proteger y conservar el patrimonio público contra pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal. El SCI debe brindar a la organización una seguridad razonable de que su patrimonio se dedica al destino para el cual le fue suministrado, y de que se establezcan, apliquen y fortalezcan acciones específicas para prevenir su sustracción, desvío, desperdicio o menoscabo”.

Por otra parte el Artículo 21 del Reglamento de operaciones Portuarias, establece que debe existir un depósito en garantía, que ampare los servicios portuarios que se presten, entre otras cosas señala:

“Los usuarios de los servicios que presta JAPDEVA a las naves y a la carga, deberán solicitarlo a través de agenciamiento. El Agente Naviero deberá cancelar el costo total de los servicios que solicita mediante un depósito de garantía. Dicho pago se hará de contado con base en la estimación amparada en el desglose de cada uno de los servicios solicitados, y el costo de los efectivamente brindados será liquidado contra la garantía rendida anteriormente. No se prestará servicio a aquellas agencias representantes o personas que adeuden derechos por servicios prestados”.

Esta situación se presenta debido a que en la Sección de Facturación, se autoriza la prestación de servicios portuarios a los clientes sin que se tenga la certeza de que cuentan con fondos suficientes para hacerle frente a los servicios que se están solicitando, mediante los depósitos en garantía que deben realizar, contraviniendo lo indicado en la norma supra citada.

Lo anterior, genera como consecuencia que la Institución tenga a la fecha, grandes sumas de dinero inactivas en estado moroso, sin que se ejerzan las gestiones correspondientes para su pronta recuperación.



AUDITORIA GENERAL

3 CONCLUSIONES.

Los resultados obtenidos y expuestos en el presente informe, nos permiten llegar a las siguientes conclusiones:

- 3.1 No se cuenta con un instructivo en el cual se detallen las labores que deben realizarse en el proceso de carga y descarga de contenedores.
- 3.2 No existe un monitoreo permanente sobre las operaciones realizadas con las grúas Luisa y Glenda, que permita la grabación de su operación y a su vez sirva como evidencia ante eventuales incidentes que ocurran durante la atención a las naves.
- 3.3 La Administración Portuaria establece una programación semanal para la atención a las naves en los distintos puestos de atraque, incluyendo el puesto 5-6 (donde se encuentran las grúas Luisa y Glenda). Por una deficiente administración, dicha programación no se cumple y al final las grúas terminan atendiendo otros barcos de menor tamaño y que por sus características afectan el rendimiento en la operación, mientras los barcos que fueron programados son atendidos en otros puestos, lo que al final se traduce en una menor generación de ingresos.
- 3.4 La Intendencia de Moín no tiene un procedimiento escrito que detalle de forma clara y precisa las labores que deben realizar los funcionarios, lo cual permitiría estandarizar los reportes y registro de información necesaria para el cobro de los servicios portuarios.
- 3.5 El formulario utilizado para reportar los datos de los servicios de carga y descarga realizados por las grúas Luisa y Glenda no tienen numeración consecutiva, ni son firmados por los responsables que intervienen en su confección, revisión y aprobación.
- 3.6 No se cobró la totalidad de los servicios de carga y descarga de contenedores realizados con las grúas Luisa y Glenda en la operación de la nave A/Z 2018-0581, de nombre San Adriano, con fecha 11 de abril del 2018, dejándose de cobrar la suma de ¢21.950.067.15 (veintiún millones novecientos cincuenta mil sesenta y siete colones con 15/100).
- 3.7 La Oficina de Documentación del puerto Gastón Kógan confecciona la documentación para el registro y reporte de servicios portuarios, los cuales no tienen mecanismos de control interno que garanticen la veracidad de la información generada y procesada.



AUDITORIA GENERAL

- 3.8 Los reportes confeccionados por los supervisores del Puerto Gastón Kógan omiten anotaciones sobre servicios brindados a las naves y consecuentemente no son cobrados cuando se efectúa la liquidación.
- 3.9 Los reportes que confeccionan los supervisores del Puerto Gastón Kógan presentan errores al anotar las cantidades, siendo esta la información que utiliza la Intendencia para liquidar los servicios brindados a las naves.
- 3.10 De acuerdo con videos suministrados por la Oficina de Monitoreo se logró comprobar la existencia de tiempos de demora dejados de cobrar, debido a omisiones en los reportes que realizan los supervisores.
- 3.11 La falta de seguimiento de los servicios pendientes de liquidar, permitieron que al 27 de junio del 2018 se habían acumulado poco más de 662 millones en el Puerto Gastón Kógan, incluso algunos con más de 2 años de antigüedad.
- 3.12 La Sección de Facturación realiza anulaciones de servicios portuarios pendientes de liquidar, sin que sean solicitados, y sin un previo análisis, utilizando las opciones OUT1 y OUT2 del sistema de Facturación del computador central NX5600, con el riesgo que se anulen servicios que fueron brindados y que se encuentran pendientes de facturar.
- 3.13 La jefatura de la Sección de Facturación también realiza anulaciones de servicios portuarios pendientes de liquidar en forma automática y de oficio, por medio del sistema automatizado, generando notas de crédito o débito según sea el caso, sin que se efectúen las revisiones pertinentes que garanticen que el servicio no fue brindado.
- 3.14 Ausencia de oportunidad por parte de la Oficina de Documentación y la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, con respecto a la liquidación de los servicios portuarios pendientes de liquidar en dicho puerto.
- 3.15 Los clientes que han dejado de recibir servicios de Japdeva, por el atraso en las liquidaciones o por no tener depósitos suficientes, les quedaron servicios pendientes de cobrar, por lo cual se les sobregiraron los saldos, mismos que se encuentran pendientes de recuperación, además, sobre los mismos no se observaron gestiones de cobro.



AUDITORIA GENERAL

4. RECOMENDACIONES:

Con el propósito de corregir las debilidades de control interno detectadas y fortalecer los mecanismos de control interno, esta Auditoría se permite plantear las siguientes recomendaciones:

A la Gerencia Portuaria:

- 4.1 Solicitar a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, la confección e implementación de un instructivo que sirva como guía en los procesos relacionados con las operacionales de carga y descarga de contenedores con las grúas puente (Ver observación 2.1.).
- 4.2 Solicitar a la Intendencia del puerto Gastón Kógan que en coordinación con el Departamento de Seguridad Portuaria, instale cámaras de video para monitoreo de las grúas Luisa y Glenda (Ver observación 2.2.).
- 4.3 Instruir a la Jefatura de Operaciones Portuarias para que le exija a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, que cumpla con la programación semanal efectuada por la Comisión de Usuarios y en caso que sufra modificaciones se priorice siempre la atención de barcos con más capacidad en el puesto de atraque 5-6 donde se encuentran las grúas Luisa y Glenda (Ver observación 2.3.).
- 4.4 Coordinar con la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, la confección e implementación de un manual de procedimientos para el reporte, registro y cobro de los servicios portuarios (Ver observación 2.4.).
- 4.5 Diseñar e implementar un formulario pre-numerado, para el reporte de los datos de los servicios de carga y descarga realizados con las grúas Luisa y Glenda, incluyendo espacios preestablecidos para que se incluya toda la información necesaria a reportar, así como los espacios para que los responsables de su confección, revisión y aprobación estampen sus respectivas firmas (Ver observación 2.5.).
- 4.6 En cuanto a lo ocurrido en la operación de la nave A/Z 2018-0581:
 - 4.6.1 Instruir al Departamento de Facturación para que en coordinación con la Intendencia de Moín, verifiquen los datos reportados por esta Auditoría del 11 de abril del presente año correspondiente a la nave A/Z 2018-0581 de nombre San Adriano y proceder con el cobro correspondiente.



AUDITORIA GENERAL

- 4.6.2 Solicitar a la Intendencia de Moín ser vigilantes para que los Supervisores de muelles cumplan con incluir toda la información de los servicios portuarios brindados a las naves en los reportes que confeccionan y en caso de incumplir, aplicar las sanciones disciplinarias correspondientes (Ver observación 2.6.).
- 4.7 Solicitar a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan el establecimiento de mecanismos de control interno suficientes que permitan que los listados generados mediante los programas N° 095 y 260 del sistema de contenedores en el Área de Documentación, incluyan las firmas y los datos necesarios que validen los reportes, como por ejemplo hecho por y el visto bueno de quien lo autoriza (Ver observación 2.7.).
- 4.8 Instruir a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, para que:
- 4.8.1 Demande cuidado y esmero por parte de los Supervisores al confeccionar los reportes de los movimientos de grúa, garantizando que se encuentren libres de omisiones, y confeccionados con: letra clara y legible, sin borrones ni tachones, que incluya la información básica necesaria para el cobro; y en caso de incumplimiento, aplicar las medidas disciplinarias pertinentes.
- 4.8.2 Verifique conjuntamente con el Departamento de Facturación los servicios no cobrados y que fueron observados por esta Auditoría, y si procede realizar el cobro correspondiente (Ver observación 2.8.).
- 4.9 Instruir a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan, para que:
- 4.9.1 Demande cuidado y esmero por parte de los Supervisores al confeccionar los reportes de los movimientos de grúa, garantizando que se encuentren libres de errores, y confeccionados con: letra clara y legible, sin borrones ni tachones, que incluya la información básica necesaria para el cobro; y en caso de incumplimiento, aplicar las medidas disciplinarias pertinentes.
- 4.9.2 Verifique conjuntamente con el Departamento de Facturación los servicios no cobrados y que fueron observados por esta Auditoría, y si procede realizar el cobro correspondiente (Ver observación 2.9.).
- 4.10 Instruir a la Intendencia del Puerto Gastón Kógan para que:
- 4.10.1 Los Supervisores anoten los tiempos de atención a la nave apegados a la realidad; y si no lo hacen, aplicar las medidas disciplinarias por el incumplimiento.



AUDITORIA GENERAL

- 4.10.2 Coordine con el Departamento de Facturación la verificación de los montos dejados de cobrar en la operación del buque CAP ROCA A/Z2018-0758 del 16/05/18 que fueron observados por esta Auditoría y de proceder realizar los cobros correspondientes (Ver observación 2.10.).
- 4.11 Solicitar la Intendencia del Puerto Gastón Kógan que en adelante, que ejerza una adecuada supervisión de las labores que realizan los Supervisores, sus Asistentes y la Oficina de Documentación, a fin de que las liquidaciones de los servicios portuarios cumplan con el plazo establecido para ello, y tomar medidas disciplinarias ante los constantes incumplimientos acaecidos y que permitieron la acumulación de servicios brindados y sin facturar ni cobrar (Ver observación 2.11.).
- 4.12 En relación con las anulaciones que se efectúan mediante las opciones OUT1 Y OUT2:
- 4.12.1 Prohibir a la Sección de Facturación realizar anulaciones de servicios portuarios pendientes de liquidar, mediante las opciones OUT1 y OUT2, hasta tanto no haya una verificación y autorización previa y por escrito (mediante correo electrónico u oficio) por parte de la Intendencia de que el servicio no fue brindado.
- 4.12.2 Instruir a la Sección de Facturación para que en coordinación con la Intendencia de Moín, Investiguen si las anulaciones efectuadas bajo las opciones OUT1 y OUT2 corresponden a servicios que realmente no fueron brindados, para lo cual debe recopilarse la documentación que argumente suficiente y adecuadamente dicha afirmación.
- 4.12.3 Determinar el funcionario responsable de no haber liquidado los servicios portuarios pendientes y aplicar las sanciones correspondientes (Ver observación 2.12.).
- 4.13 En cuanto a las anulaciones realizadas en forma automática y de oficio:
- 4.13.1 Es necesario que la Sección de Facturación no realice anulaciones automáticas ni de oficio de servicios portuarios pendientes de liquidar, sin una solicitud expresa por parte de las Intendencias y sin haber verificado si existen servicios pendientes de cobrar.
- 4.13.2 Es necesario determinar si existen responsabilidades administrativas sobre los funcionarios que realizaron anulaciones que afectaron los



AUDITORIA GENERAL

ingresos institucionales al dejar servicios sin cobrar y sin que medie ninguna autorización y/o evidencia suficiente que justifique que dichos servicios no fueron brindados (Ver observación 2.13.).

- 4.14 Instruir a la Intendencia de Moín para que las liquidaciones de los servicios brindados no excedan el plazo establecido para ello, (doce días) (Ver observación 2.14.).
- 4.15 Solicitar a la División Financiera se efectúen las gestiones cobratorias necesarias a los clientes en estado moroso indicadas en el anexo N° 4, y proceder a recuperar esas sumas, las cuales deben ser trasladadas a cuentas por cobrar. Asimismo, solicitarle a la Oficina de Facturación, ejercer controles suficientes que garanticen que ningún servicio sea tramitado a los clientes, sin tener los fondos suficientes en sus cuentas (Ver observación 2.15.).

De esta forma, existirá un control cruzado sobre todos los movimientos que se realizan con dichas grúas y además servirá como evidencia para cualquier percance que pueda ocurrir con las mismas.

Solicitamos a dicha Gerencia mantenernos informados de las acciones tomadas al respecto.

Atentamente,

MBA. Carlos Baldí Castro
Auditor designado

Lic. Manuel Azofeifa Aguilar
Auditor designado.

Lic. Mainor Segura Bejarano
Sub-Auditor

Lic. Marvin Jiménez León
Auditor General.

Cc: *Gerencia General*
Expediente de informe.