



CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO

DNA 8 - DIRECCIÓN NACIONAL DE AUDITORÍA DE TRANSPORTE,
VIALIDAD, INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA

DNA8-TVIPyA-0012-2021

EMPRESA PÚBLICA FLOTA PETROLERA ECUATORIANA EP FLOPEC

INFORME GENERAL

Examen especial a los procedimientos de contratación y pago de los contratos "Time Charter", detallados en el anexo 1; a la terminación y liquidación del Andes Tankers Commercial Agreement; y, a la creación del Amazonas Tanker Pool, sus Participation Pool Agreement y adendas, en la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2020

TIPO DE EXAMEN :

EE

PERIODO DESDE : 2020-01-01

HASTA : 2020-12-31

EMPRESA PÚBLICA FLOTA PETROLERA ECUATORIANA EP FLOPEC

Examen especial a los procedimientos de contratación y pago de los contratos "Time Charter", detallados en el anexo 1; a la terminación y liquidación del Andes Tankers Commercial Agreement; y, a la creación del Amazonas Tanker Pool, sus Participation Pool Agreement y adendas, en la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2020

**DIRECCIÓN NACIONAL DE AUDITORÍA DE TRANSPORTE, VIALIDAD,
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA**

Quito-Ecuador

Relación de siglas y abreviaturas utilizadas

DIREC	Directorio Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC
EP FLOPEC	Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC
FL	Jefatura de Fletamento
GCO	Gerencia Comercial
GFI	Gerencia Financiera
GGR	Gerencia General
MSGI	Manual del Sistema de Gestión Integral
PD	Por día
PPA	Acuerdos Participación Pool
PR	Prorrata cuota porción que debe pagar o recibir a cada uno de los participantes
S.A.	Sociedad Anónima
SGI	Sistema de Gestión Integral
SP	Subproceso
SPOT	Contrato de Contado
TC	Time Charter
TCE	Time Charter Equivalente (Fletamento por tiempo ingresos del viaje restando los gastos del viaje, incluido los costos de canal, búnker y el puerto dividiendo el total por la duración del viaje de ida y vuelta en días)
UPR	Unidad de Presupuesto
USA	Estados Unidos de América
USD	Dólares de los Estados Unidos de América

ÍNDICE

CONTENIDO	PÁGINA
Carta de presentación	
CAPÍTULO I INFORMACIÓN INTRODUCTORIA	
Motivo del examen	2
Objetivos del examen	2
Alcance del examen	2
Base legal	3
Estructura orgánica	4
Objetivo de la entidad	5
Monto de recursos examinados	6
Servidores relacionados	6
CAPÍTULO II RESULTADOS DEL EXAMEN	
Seguimiento al cumplimiento de recomendaciones	7
Inconsistencias en informe de contratación de buques bajo la modalidad " <i>Time Charter</i> "	7
Diferencias en la tarifa de fletamento del buque SEA FALCON	19
Contrato supera el monto autorizado para el Gerente General y contiene una tarifa de fletamento superior a la establecida en el informe de contratación	25
Tarifa de negociación distinta a la tarifa de informe y contrato " <i>Time Charter</i> "	32
Informes de contratación sin firma del Jefe de Fletamento y del Especialista de Fletamento	34
Cambio de modalidad asociativa de Acuerdo Comercial Dragon USA LLP a Amazonas Tanker Pool Company LLC, sin autorización del Directorio e informes previos	36
Anexos	
Anexo 1 CONTRATOS BAJO LA MODALIDAD "TIME CHARTER"	
Anexo 2 NÓMINA DE SERVIDORES RELACIONADOS CON EL EXAMEN	

Anexo 3 TARIFAS NO CONSIDERADAS PARA EL ESTUDIO DE MERCADO

Anexo 4 TARIFA DE TENDENCIA DE FLETAMENTO DE BUQUES MÁS BAJAS A LA TARIFA DE CONTRATACIÓN

Anexo 5 ANÁLISIS DE MERCADO SIN SUSTENTO EN REPORTES DE "BROKERS"

Anexo 6 ENTREGA DE BUQUES EN PERÍODOS ENTRE 42 Y 240 DÍAS POSTERIORES A LA FIRMA DEL CONTRATO

Anexo 7 VARIACIONES EN PERÍODOS DE 2 A 4 AÑOS EN CONTRATACIONES DE BUQUES

Anexo 8 NEGOCIACIÓN DE TARIFA ANTES DEL INFORME DE CONTRATACIÓN DE BUQUES

Anexo 9 DIFERENCIAS EN LA TARIFA DE FLETAMENTO DEL BUQUE SEA FALCON

Anexo 10 DIFERENCIA EN MONTO DEL CONTRATO – BUQUE CHIOS LION

Anexo 11 DIFERENCIA DEL INGRESO ANTES Y DESPUÉS DE LA DISTRIBUCIÓN DE GANANCIAS



Ref: Informe aprobado el

2021-11-05

Quito D.M.,

Señor

Gerente General

Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC

Ciudad

De mi consideración:

La Contraloría General del Estado, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, efectuó el examen especial a los procedimientos de contratación y pago de los contratos "Time Charter", detallados en el anexo 1; a la terminación y liquidación del Andes Tankers Commercial Agreement; y, a la creación del Amazonas Tanker Pool, sus Participation Pool Agreement y adendas, en la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, por el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2020.

La acción de control se efectuó de acuerdo con las Normas Ecuatorianas de Auditoría Gubernamental emitidas por la Contraloría General del Estado. Estas normas requieren que el examen sea planificado y ejecutado para obtener certeza razonable de que la información y la documentación examinada no contienen exposiciones erróneas de carácter significativo, igualmente que las operaciones a las cuales corresponden, se hayan ejecutado de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, políticas y demás normas aplicables.

Debido a la naturaleza de la acción de control efectuada, los resultados se encuentran expresados en los comentarios, conclusiones y recomendaciones que constan en el presente informe.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, las recomendaciones deben ser aplicadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio.

Atentamente,

Ing. Carlos Xavier Varela Núñez, MBA.

Director Nacional de Auditoría de Transporte, Vialidad, Infraestructura Portuaria y Aeroportuaria

CAPÍTULO I

INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

Motivo del examen

El examen especial a la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, se realizó con cargo a imprevistos del Plan de Control del año 2021, de la Dirección Nacional de Auditoría de Transporte, Vialidad, Infraestructura Portuaria y Aeroportuaria, en cumplimiento a la orden de trabajo 0001-DNA7-2021-I de 12 de abril de 2021, modificada mediante memorando 0265-DNA7-2021 de 25 de mayo de 2021.

Objetivos del examen

- Verificar el cumplimiento de leyes, reglamentos y normas relacionadas al alcance del examen.
- Determinar la propiedad, legalidad y veracidad de los procedimientos de contratación y pago de los contratos "Time Charter", detallados en el anexo 1.
- Determinar la propiedad, legalidad y veracidad en la terminación y liquidación del acuerdo comercial Andes Tankers Commercial Agreement.
- Determinar la propiedad, legalidad y veracidad en la creación del Amazonas Tanker Pool, sus Participation Pool Agreement y adendas.

Alcance del examen

A los procedimientos de contratación y pago de los contratos "Time Charter", detallados en el anexo 1; a la terminación y liquidación del Andes Tankers Commercial Agreement; y, a la creación del Amazonas Tanker Pool, sus Participation Pool Agreement y adendas, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2020.

En la presente acción de control se analizaron los procedimientos de contratación de 14 buques bajo la modalidad "Time Charter", que incluyeron: informe de contratación y anexos, negociación (tarifa, tiempo y buque), y suscripción del contrato, según anexo 1.

Das
EB

En el caso del Amazonas Tanker Pool se analizó su creación y adendas sobre la modalidad asociativa.

Se excluyó la terminación y liquidación del Acuerdo Comercial Andes Tankers, en razón de que la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, hasta la fecha de corte del presente examen especial, no concluyó el proceso de liquidación económica, por lo que en la contabilidad de la Empresa no se registró las obligaciones y derechos producto de la liquidación de ingresos y gastos.

Base legal

El Presidente de la República, con Decreto Supremo 1048 de 14 de septiembre de 1972, publicado en el Registro Oficial 145 de 15 de los mismos mes y año, autorizó al Comandante de la Marina para que, entre la Empresa Estatal Naviera Transportes Navieros Ecuatorianos, TRANNAVE, y la empresa japonesa Kawasaki Kisen Kaisha, Ltda., suscriban el contrato de constitución de la compañía de economía mixta de nacionalidad ecuatoriana, Flota Petrolera Ecuatoriana, FLOPEC.

Con Ley de Creación de la Flota Petrolera Ecuatoriana, emitida en Acuerdo 2450, publicada en el Registro Oficial 579 de 4 de mayo de 1978, se decretó la transformación de FLOPEC de economía mixta a empresa estatal; y, con Decreto Supremo 2625, publicado en el Registro Oficial 624 de 7 de julio del citado año, se dispuso la transformación de FLOPEC en compañía perteneciente a la Armada Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio, administración autónoma y domicilio principal en la ciudad de Quito.

La Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana, EP FLOPEC, se creó con Decreto Ejecutivo 1117 de 26 de marzo de 2012, publicado en el Registro Oficial 681 de 12 de abril del mismo año, con la facultad de establecer subsidiarias, filiales, agencias y/o unidades de negocio dentro y fuera del país, con autonomía financiera, administrativa y de gestión; y, con Decreto Ejecutivo 38 de 1 de julio de 2013, publicado en el Suplemento del Registro Oficial 44 de 25 de julio de 2013, se cambió el domicilio a la ciudad de Esmeraldas, provincia de Esmeraldas.

Tres 

Estructura orgánica

El artículo 10 “*Estructura Básica Alineada a su Misión*”, del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, conocido y aprobado por el Directorio con Resolución DIREC-FLOPEC-004-2020 de 18 de agosto de 2020, determinó para el cumplimiento de su misión, visión y objetivos estratégicos empresariales, la ejecución de los siguientes procesos internos:

Procesos Gobernantes:

Direccionamiento Estratégico

Procesos Agregadores de Valor:

Gestión de Comercialización

Fletamento e Inteligencia de Mercados y Proyectos Comerciales

Gestión de Operaciones

Operaciones Marítimas, Reclamos y Facturación

Gestión de Servicios de Agenciamiento

Operaciones de Agenciamiento y Logísticas de Agenciamiento

Gestión de Técnica de Mantenimiento

Programación de Mantenimiento, Ingeniería de Mantenimiento y Logística de Mantenimiento

Gestión Integral

Vetting, Certificación y Contingencia Marítima; y, Aseguramiento de la Calidad

Buques

Procesos Habilitantes:

De Asesoría:

Gestión de Auditoría Interna

Gestión de Planificación y Control de Gestión

Gestión de la Estrategia, Responsabilidad Social; y, Relaciones Comunitarias

Gestión Jurídica

Control 

Patrocinio y Contratación
Comunicación Social

De Apoyo:

Gestión Financiera

Control Contable, Tesorería, Presupuesto

Gestión de Talento Humano

Gestión de Talento Humano, Personal Embarcado, Desarrollo Humano y Salud,
y Seguridad Ocupacional

Gestión de Servicios Administrativos

Servicios Generales, Compras, Seguros y Gestión Documental

Gestión de Tecnología de la Información

Infraestructura y Comunicaciones y Sistema de Información

Objetivos de la entidad

Objetivos estratégicos

El artículo 3 del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, establece como objetivos estratégicos misionales y homologados, los siguientes:

Objetivos estratégicos misionales

- Incrementar los niveles de rentabilidad y liquidez
- Fortalecer el rol de armador a través de la adquisición de buques modernos
- Incrementar las relaciones con personal clave

Objetivos estratégicos homologados

- Incrementar el desarrollo de talento humano de la EP FLOPEC
- Incrementar la eficiencia institucional de la EP FLOPEC
- Incrementar el uso eficiente del presupuesto en la EP FLOPEC

C1720 

Monto de recursos examinados

Los recursos examinados ascendieron a 71 050 786,19 USD, por el monto gastado y facturado por la EP FLOPEC, conforme el siguiente detalle:

Componente	Importe total (USD)
Contratos Time Charter	38 329 698,30
Amazonas Tanker Pool Company LLC con participación Mjolner Aframax Pool CO LLC	32 721 087,89
Total	71 050 786,19

Fuente: Información proporcionada con oficio 2021-FIN-021 de 6 de mayo 2021.

Servidores relacionados

Anexo 2
Seis 

CAPÍTULO II

RESULTADOS DEL EXAMEN

Seguimiento al cumplimiento de recomendaciones

La Dirección de Auditoría Interna de la EP FLOPEC, en el año 2020, efectuó el “Examen Especial al cumplimiento de recomendaciones constantes en los informes de auditoría interna y externa aprobados por la Contraloría General del Estado, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 31 de diciembre de 2019”, producto del cual emitió el Informe DPE-0026-2020, aprobado el 28 de diciembre de 2020.

En el año 2020, no se ha practicado ninguna acción de control con el alcance del presente examen especial, por lo que no se realizó el seguimiento al cumplimiento de recomendaciones.

Inconsistencias en informe de contratación de buques bajo la modalidad “Time Charter”

El Gerente Comercial, Encargado, con oficio GCO-006-2021 de 19 de abril de 2021, proporcionó al equipo auditor el detalle de los contratos bajo la modalidad “Time Charter”, suscritos durante el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020; y, con oficios GCO-008-2021, GCO-009-2021 y GCO-012-2021, de 20 y 22 de abril y 6 de mayo del 2021, respectivamente, entregó copias certificadas de los documentos habilitantes para la contratación de 14 buques bajo dicha modalidad, conforme se indica a continuación:

NOMBRE DEL BUQUE	NÚMERO DE INFORME
PACCHA	GCO-014A-2020
SEA FALCON	GCO-006-2020
ALYARMOUK	GCO-001-2020
EMERALD SPIRIT	GCO-07C-2020
SEA BAY	GCO-010A-2020
CHIOS LION	GCO-011A-2020
ATAHUALPA	GCO-013A-2020

Siete 

NOMBRE DEL BUQUE	NÚMERO DE INFORME
IDI	GCO-007-2020
KALINKA	GCO-007-2020
CELSIUS PORTO	GCO-010B-2020
AQUADISIAC	GCO-07D-2020
VIRGEN DE LA AURORA	GCO-07B-2020
VIRGEN DEL CISNE	GCO-07B-2020
VIRGEN QUINCHE	GCO-07B-2020

Forman parte de los documentos habilitantes para la contratación de los 14 buques bajo la modalidad “*Time Charter*”, los informes de contratación que contienen los estudios de mercado realizados en base a reportes entregados por diferentes “*brokers*”, con información del mercado por tipo de buque, estimaciones de tarifas comparados con tiempo y datos de contratos cerrados, donde constan: fecha de cierre del contrato, tarifas, características del buque, período de fletamento, entre otros, que fueron suscritos por el Gerente Comercial, Encargado, de los cuales, 4 informes de contratación no fueron revisados por el Jefe de Fletamento, ni elaborados por el Analista Fletador 2.

De la información y documentación adjunta a los informes de contratación y sus anexos, se encontraron las siguientes observaciones:

Tarifas de fletamento más bajas de contratos cerrados reflejados en los reportes de “*brokers*” no consideradas para el estudio de mercado

En los informes para la contratación de 8 buques, se evidenció que en los reportes de los “*brokers*” utilizados en el estudio de mercado, constan datos de contratos cerrados con tarifas de fletamento menores que no fueron consideradas en dicho estudio, afectando a la determinación de una tarifa referencial más ajustada a la realidad del mercado naviero, que permita negociar tarifas de fletamento más convenientes para la EP FLOPEC. Anexo 3.

Tarifa de tendencia de fletamento de buques más bajas a la tarifa de contratación

En los estudios de mercado de 9 buques tipo Aframax y MR, se observó que no se consideró información adicional contenida en los reportes de los “*brokers*”, sobre la

Debo

tendencia de las tarifas de fletamento por tipo de buque y períodos de 1 hasta 5 años, con una disminución de la tarifa de fletamento en relación al período de contratación; y se utilizaron tarifas superiores a las que se reflejaron en los reportes de los “brokers”, tal como se muestra en el Anexo 4.

Análisis de mercado sin sustento en reportes de “brokers” e informe de contratación con fecha posterior al contrato

En 5 informes de contratación, en el estudio de mercado se evidenció datos de contratos cerrados que no se encontraron en los reportes adjuntos de los “brokers”, lo que impidió verificar la veracidad de los datos utilizados para cada estudio. Anexo 5.

Adicionalmente, en el informe de contratación para los buques IDI y KALINKA, suscrito y aprobado el 14 de abril de 2020, por el Gerente Comercial, Encargado, revisado por el Jefe de Fletamento y elaborado por el Analista Fletador 2, se comprobó que para el estudio de mercado se utilizaron datos de dos reportes entregados por “brokers”, uno de ellos elaborado por MCQUILLING PARTNERS, INC TANKERS WEEKLY REPORT el 17 de abril de 2020, fecha posterior a la del informe de contratación.

Con oficio 0033-0001-DNA7-2021-I de 28 de mayo de 2021, el equipo auditor solicitó a la Gerente General, Subrogante, de la EP FLOPEC, indicar: “... la función que cumplen los brokers en los procedimientos de contratación de buques bajo la modalidad time charter in (...);” quien, mediante oficio EPFLOPEC-GGR-112-2021 de 10 de junio de 2021, adjuntó el memorando GCO-032-2021 de 8 de junio del citado año, suscrito por el Gerente Comercial, Encargado, en el cual señaló:

“... En los procedimientos de contratación de buques bajo la modalidad de time charter in, el bróker (sic) actúa como intermediario y facilitador entre ambas partes, el bróker (sic) ofrece las condiciones para iniciar la negociación, prepara los contratos y toda la documentación necesaria para formalizar la transacción (...).”

Entrega de buques en períodos entre 42 y 240 días posteriores a la firma del contrato

La contratación de 5 buques tipo Aframax bajo la modalidad “Time Charter”, se realizó con la finalidad de transportar la mayor parte de cargas desde Ecuador y aprovechar nuevas oportunidades de negocios especialmente con el incremento en el tránsito de

Nueve 

buques de mayor dimensión por las nuevas esclusas del canal de Panamá; y, la contratación de 9 buques tipo MR, debido a que el número de buques que la EP FLOPEC mantenía en Galápagos Tankers, no era suficiente para cubrir la demanda de transporte de productos limpios hacia Ecuador, estableciéndose la necesidad de la contratación de buques; sin embargo, según lo establecido en los contratos, 2 buques tipo Aframax y 8 tipo MR fueron entregados a la EP FLOPEC, en tiempos de entre 42 y 240 días posteriores a la firma del contrato, y fecha de corte de la presente acción de control, situación que se contradice con la necesidad de la contratación. Anexo 6.

Con oficio 0110-0001-DNA7-2021-I de 13 de julio de 2021, el equipo auditor solicitó al Gerente Comercial, Encargado, "... Indique y documente cuál es el tiempo normal que se aplica en la industria naviera para la entrega de buques en los contratos Time Charter (...)"; quien, mediante oficio GCO-040-2021 de 15 de julio de 2021, señaló:

"... Un mes es el tiempo normal que se aplica en la industria naviera para la entrega del buque en los contratos Time Charter, ya que un mes es el plazo aceptable para la vigencia de la tarifa aceptada en el análisis realizado en el informe (...)".

Variaciones en períodos de 2 a 4 años en contrataciones de buques

En el año 2020 se realizó la contratación de 4 buques tipo Aframax y 8 tipo MR bajo la modalidad "Time Charter", en períodos de 2 a 4 años (Anexo 7), sin considerar que la EP FLOPEC, durante los dos últimos años previos, realizó contrataciones hasta por un período de un año y medio, considerando la variación de la tarifa de fletamento de buques por la fluctuación del mercado de transporte de productos petroleros, según información proporcionada al equipo auditor por el Gerente Comercial, Encargado, con oficio GCO-033-2021 de 12 de julio de 2021, en el que consta:

"... Adjunto en el (Anexo 2), se indican las contrataciones de buques tipo Aframax y MR durante el 2018 y 2019, donde se puede ver que las contrataciones no exceden los 1.50 (sic) años (...)".

Negociación de la tarifa de fletamento previo a la elaboración de informes de contratación y sin lineamientos y metodologías para el análisis de estudio de mercado

En los informes de contratación de 4 buques tipo Aframax y 4 tipo MR, las negociaciones y cierre de las tarifas bajo la modalidad "Time Charter", entre la EP FLOPEC – "bróker"
diez

– Armador, se efectuaron antes de la elaboración, revisión y aprobación de los informes de contratación de los buques, sin que existan lineamientos y metodología para la elaboración de estudios de mercado que permita negociar tarifas de fletamento más favorables para la EP FLOPEC. Anexo 8.

Con oficios 0020, 0030, 0056, 0083 y 0105-DNA7-2021-I, de 4 y 27 de mayo, 10 y 25 de junio y 9 de julio de 2021, respectivamente, el equipo auditor solicitó al Gerente Comercial, Encargado, remitir las negociaciones efectuadas con el armador o dueño del buque para el cierre de la tarifa de fletamento de los 14 buques analizados en la presente acción de control; quien, con oficios GCO-013-2021, GCO-018-2021 y GCO-035-2021 de 27 de mayo, 16 de junio y 19 de julio de 2021, en su orden, remitió los correos de negociación de los 14 buques, que evidencian que las negociaciones y cierre de las tarifas de los referidos 8 buques se realizaron antes de la elaboración de los informes de contratación de los mismos.

Adicionalmente, con oficio 0020-0001-DNA7-2021-I, de 4 de mayo de 2021, el equipo auditor, solicitó al Gerente Comercial, Encargado, de la EP FLOPEC, indicar *“... cuál fue la metodología y el criterio utilizado para establecer la tarifa promedio de “36,000 PD/PR”, contenida en la sección “Mercado de arrendamiento a tiempo”, del informe GCO-0006-2020 (...);* quien, mediante oficio GCO-013-2021 de 27 de mayo de 2021, indicó:

“... No existe en los registros de la Gerencia Comercial explicación alguna respecto a criterio y/o metodología para definir la tarifa promedio indicada (...).”

De la información y documentación que constan en los informes de contratación de los 14 buques bajo la modalidad *“Time Charter”*, se evidenció que quienes intervinieron en dichas contrataciones inobservaron las actividades descritas en el proceso de *“Gestión de Contratación Buques a tiempo”*, y subprocesos *“Informe de necesidad interno”* y *“Negociación y cierre del contrato”*, establecidos en el Manual del Sistema de Gestión Integral SGI.

Además, el MSGI no cuenta con lineamientos para la negociación de fletamento de los buques como: número y selección de tarifas cerradas, tiempo de contratación, tiempo de validez de propuestas de *“brokers”*, y evaluaciones de análisis del mercado

Ace 

internacional por tipo de buque; por lo que los informes de contratación no fueron analizados y elaborados de manera homogénea.

Con oficio 0037-0001-DNA7-2021-I de 2 de junio de 2021, el equipo auditor solicitó a la Gerente General, Subrogante, de la EP FLOPEC, señalar: "... si se efectuaron análisis de mercado e informes comerciales relacionados con los efectos que tuvo la pandemia mundial en el negocio naviero; principalmente vinculados con la contratación de buques bajo la modalidad *time charter*; (...)" ; quien, con oficio EPFLOPEC-GGR-120-2021 de 18 de junio de 2021, adjuntó el memorando GCO-035-2021 de 15 de junio de 2021, suscrito por el Gerente Comercial, Encargado, en el que consta:

*"... no reposa en los archivos documentales de la Gerencia Comercial ningún documento de soporte entregado por la Administración anterior, vinculados a la contratación de los buques bajo la modalidad *time charter* (...)"*

Con oficio 0088-0001-DNA7-2021-I de 30 de junio de 2021, se solicitó al Gerente Comercial, Encargado, lo siguiente: "... 3. Indique y documente en qué meses del año 2020, comenzó a incrementarse en el mercado internacional la tarifa diaria de los buques "AFRAMAX" y "MR" por efecto del Covid 19 (...)" ; quien, con oficio GCO-033-2021 de 12 de julio de 2021, señaló:

*"... el mes de mayor incremento de las tarifas *Time Charter* de plazos de uno y tres años en los buques tipo *Aframax* y *MR*, fue entre abril y mayo 2020.- ... las tarifas *Time Charter* de plazos de uno a tres años en los buques tipo *Aframax* y *MR* empezaron a disminuir en junio 2020 (...)"*

Al no contar con análisis e informes sobre los efectos de la pandemia mundial en el negocio naviero, el Gerente Comercial, Encargado, cerró con los armadores, contratos bajo la modalidad "*Time Charter*", en base a reportes de los "*brokers*", en fechas cuando las tarifas de los contratos cerrados se incrementaron por efectos de la pandemia.

El proceso para la contratación bajo la modalidad "*Time Charter*", de los 14 buques tipo *Aframax* y *MR*, no se realizó bajo los mejores términos y condiciones para la EP FLOPEC, debido a las inconsistencias presentadas en los informes de contratación.

El artículo 40 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, establece:

"... Responsabilidad por acción u omisión. - Las autoridades, dignatarios, funcionarios y demás servidores de las instituciones del Estado, actuarán con la

Jore 

diligencia y empeño que emplean generalmente en la administración de sus propios negocios y actividades, caso contrario responderán, por sus acciones u omisiones, de conformidad con lo previsto en esta ley (...)

El Manual del Sistema de Gestión Integral de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, de 31 de enero de 2017, en los subprocesos de "Gestión de Contratación Buques a tiempo", establece:

... 1. Informe de necesidad interno ...

N°	Actividad	Responsable	Siguiente	Descripción
1	Realizar informe de necesidad para la contratación de buque a tiempo IN y remitir a la GGR	Gerencia Comercial y Jefe de Fletamento	2	Realizar informe de necesidad para la contratación de buque a tiempo IN y remitir a la GGR
...
5	Asignar Especialista de Fletamento para la contratación del buque	Jefe Fletamento Gerente Comercial	6	Asignar Especialista de Fletamento para la contratación del buque
6	Analizar el informe de necesidad	Especialista Fletamento	7	Analizar el informe de necesidad

... 3. Negociación y cierre del contrato ...

N°	Actividad	Responsable	Siguiente	Descripción
1	Realizar negociación con oferentes	Jefe Fletamento Especialista Fletamento	2	Realizar negociación con oferentes buscando los mejores términos y condiciones ...

(...)

Y, su modificación de 23 de julio de 2020, señala:

... 1. Informe de necesidad interno ...

No.	Actividad	Responsable	Siguiente	Descripción
1	Realizar informe de necesidad para la contratación de buque a tiempo IN y remitir a la GGR	Gerencia Comercial y Jefe de Fletamento Especialista de Fletamento	2	Realizar informe de necesidad para la contratación de buque a tiempo

Trece

				IN y remitir a la GGR
--	--	--	--	-----------------------

... 3. Negociación y cierre del contrato ...

No.	Actividad	Responsable	Siguiente	Descripción
1	Realizar negociación con oferentes	Gerente Comercial Jefe Fletamento Especialista Fletamento	2	Realizar negociación con oferentes buscando los mejores términos y condiciones...

(...)"

El Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, de 31 de octubre de 2014, y su reforma de 18 de agosto de 2020, en el artículo 12, numeral 2 "Procesos Agregadores de Valor", establece:

"... 2.1 GERENCIA COMERCIAL. -... b. Atribuciones y responsabilidades: ... 6. Controlar la negociación de fletamento de los buques y de servicios de agenciamiento (...)"

"... 2.1.1 JEFATURA DE FLETAMENTO. -... b. Atribuciones y responsabilidades: ... 3. Analizar reportes de mercado, competencia, posicionamiento de buques, etc.- 4. Dar los lineamientos para negociación de contratos (...)"

El Manual de Descripción, Valorización y Clasificación de Puestos de la EP FLOPEC, de 15 de agosto de 2013, numeral 5 "Actividades Esenciales" del Gerente Comercial, señala:

"... Gestiona la negociación de fletamento de buques (...)"

Para el Jefe de Fletamento, indica:

"... Gestiona y coordina la ejecución del proceso de contratación de buques a tiempo. - Realiza procesos de negociación de fletamento (...)"

Para el Analista Fletador 2, señala:

"... Elabora propuestas de ofertas de comercialización. - Coordina y apoya la negociación de la oferta preliminar. -Consolida reportes de mercado para el análisis de tarifa (...)"

Catorce 13

El Analista Fletador 2, que actuó del 1 de enero al 12 de julio de 2020, al no elaborar los estudios de mercado con la información de tarifas competitivas disponibles en los reportes de los "brokers", tampoco colaboró en la negociación; el Jefe de Fletamento, Encargado, que actuó del 1 de enero al 13 de diciembre de 2020, al no analizar el reporte de mercado, ni dar lineamientos para la negociación de contratos; y, el Gerente Comercial, Encargado, que actuó del 1 de enero al 13 de diciembre de 2020, al no controlar la negociación de fletamento de los buques y suscribir los informes de contratación con inconsistencias, inobservaron el artículo 40 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, y las actividades descritas en los subprocesos "Informe de necesidad interno" y "Negociación y cierre del contrato", del proceso "Gestión de Contratación Buques a tiempo", del Manual del Sistema de Gestión Integral de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, de 31 de enero de 2017, modificado el 23 de julio de 2020, respectivamente; e incumplieron el artículo 12, numeral 2.1 "Gerencia Comercial", número 6, del literal b. "Atribuciones y responsabilidades", y, el numeral 2.1.1 "Jefatura de Fletamento", números 3 y 4, del literal b. "Atribuciones y responsabilidades", del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EP FLOPEC, de 31 de octubre de 2014 y su reforma de 18 de agosto de 2020, y el numeral 5 "Actividades Esenciales" de la Descripción y Perfil de Puesto, ítem 2, del Gerente Comercial, ítems 2 y 4, del Jefe de Fletamento, e ítems 1, 2 y 4, del Analista Fletador 2, del Manual de Descripción, Valorización y Clasificación de Puestos de la EP FLOPEC, de 15 de agosto de 2013; e, inobservaron la Norma de Control Interno 401-03 "Supervisión", ocasionando que la contratación de buques bajo la modalidad "Time Charter", no se realice bajo los mejores términos y condiciones para la EP FLOPEC.

Con oficios 0119, 0120 y 0121-0001-DNA7-2021-I, todos de 17 de agosto de 2021, se comunicaron los resultados provisionales al ex Gerente Comercial, Encargado, al ex Jefe de Fletamento, Encargado, y al Analista Fletador 2.

El ex Jefe de Fletamento, Encargado, mediante comunicación de 23 de agosto de 2021, indicó:

"... El jefe de fletamento (e) no participo (sic) en ninguna de las negociaciones de buques en modalidad time charter; estas (sic) fueron dirigidas y ejecutadas de principio a fin por el Gerente Comercial de turno, quien notifico (sic) de las nuevas contrataciones cuando estas (sic) notifico (sic) estaban consumadas. Es importante mencionar que el Gerente Comercial de turno solamente mantuvo en copia al Jefe de fletamento en las negociaciones del buque Celcius Porto e Idi,

Quince 

sin embargo esto no significa que el Jefe de Fletamento haya participado de la negociación de términos y condiciones.- Desde esta perspectiva, se puede concluir lo siguiente: a) Partiendo de que las contrataciones fueron hechos consumados por el Gerente Comercial de turno, el argumento de que el Jefe de Fletamento (e) no emitió lineamientos para la negociación no puede ser aplicado por los siguientes puntos: i) Se desconocía de la existencia de una negociación, los términos y condiciones. ii) Es imposible establecer lineamientos sobre algo que ya está hecho. iii) Cuando estas decisiones fueron tomadas, todo el personal nos encontrábamos laborando en modalidad de teletrabajo por la pandemia. b) ... la aseveración reportada en los resultados provisionales, de que el Jefe de Fletamento (e) no analizo (sic) el reporte de mercado lleva a un vicio de nulidad absoluta puesto que el entonces Gerente Comercial, al acordar los términos y condiciones del contrato sin participación del Jefe de Fletamento (e) asumió las responsabilidades y atribuciones del mismo, se menciona en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por procesos de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC (...)”.

Posterior a la lectura del borrador de informe, el ex Jefe de Fletamento, Encargado, con comunicación de 21 de septiembre de 2021, manifestó:

*“... Lamentablemente, la falta de comunicación e información con el equipo dio como resultado el desconocimiento de las negociaciones que habían estado siendo efectuadas por el Gerente Comercial con la aprobación del Gerente General, reitero, sin mi conocimiento; lo que impidió la participación y el cumplimiento de las funciones, obligaciones y responsabilidades que tenemos los servidores en los procesos previos a ejecutar las contrataciones. Dicho de otro modo, se me estaría atribuyendo el no haber cumplido algo que, tal como fueron dados los hechos, era (sic) imposible que yo los cumpla ... **debo ser enfático de que todos los acuerdos y negociaciones en estudio, fueron conocidos por la Jefatura de Fletamento tardíamente, cuando ya existían y estuvieron formalizados tales acuerdos y compromisos y su cambio o modificación, por la naturaleza internacional de los contratos, era imposible (...)**”.*

Punto de vista que no modifica el comentario, debido a que el servidor tenía pleno conocimiento de las atribuciones y responsabilidades de la Jefatura de Fletamento, establecidas en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, en las que constan que debió realizar el análisis de reportes de mercado, competencia, posicionamiento de buques y dar lineamientos técnicos, comerciales y económicos para la negociación de contratos; adicionalmente, el Manual del Sistema de Gestión Integral de la EP FLOPEC establece los responsables y el procedimiento a seguir en los subprocesos “Informe de necesidad interno” y “Negociación y cierre del contrato”.

Viez y scis 

El Analista Fletador 2, mediante comunicación de 26 de agosto de 2021, indicó:

"... 1... el SGI claramente establece que la responsabilidad de "Realizar informe de necesidad para la contratación de buques a tiempo IN y remitir a GGR", así como "Realizar negociación con oferentes" a nivel de menor jerarquía administrativa específica "Especialista de Fletamento". A lo que me permito acotar que, según contrato de Servicios Ocasionales de 1 de febrero de 2019, a través del cual se realiza mi contratación en calidad de ANALISTA FLETADOR 2... Así como acción de personal ACTA FINAL DE PROCESO PS-004-2020 de 12 de febrero de 2020 MEDIANTE la cual se me declara ganador del concurso para el cargo de ANALISTA FLETADOR 2... Sin embargo, la máxima autoridad de turno, sobre la base de cláusula tercera "Descripción de actividades a desarrollar" establece; "Las demás actividades dispuestas por su inmediato superior" requiere mi colaboración inobservando lo establecido en el SGI. - 2. Referente a: "El Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos de la EP FLOPEC, aprobado el 15 de agosto del 2013, ... numeral 5 "ACTIVIDADES ESCENCIALES" (sic) ... Analista Fletamento, señala: "... Elabora propuestas de ofertas de comercialización. - Coordina y apoya la negociación de la oferta preliminar. - Consolidada reportes de mercado para el análisis de tarifa (...)" - Dichas actividades esenciales, hacen referencia al accionar del servidor público en el mercado a la vista (SPOT) y demás actividades del día a día, mismas que se instrumentan mediante el SGI en su procedimiento GCO-FL-SP03 "Contratación de Buques Terceros", único proceso que se encuentra bajo responsabilidad del ANALISTA FLETADOR (...)"

Posterior a la lectura del borrador de informe, el Analista Fletador 2, con comunicación de 21 de septiembre de 2021, manifestó:

*"... el Subproceso de Contratación de Buques a tiempo, signado con el número **GCO-FL-SP01-1** que convenientemente fue modificado por el Ex Gerente Comercial el 23 de julio de 2020, con la finalidad de asignar ésta responsabilidad al Analista de Fletamento. Es importante señalar que, hasta antes del 23 de julio de 2020, el analista de fletamento, no participaba en la elaboración del informe de necesidad (...)"*

En la descripción de funciones a desarrollar por el Analista Fletador 2, que constan en el contrato de servicios ocasionales, se señala, entre otras, las demás actividades dispuestas por su Jefe inmediato superior, motivo por el cual, debió cumplir éstas y las demás descritas en el Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos de la EP FLOPEC, donde está obligado a consolidar reportes de mercado para el análisis de tarifa, elaborar propuestas de ofertas de comercialización y coordinar y apoyar la negociación de la oferta. Adicionalmente, el ex Gerente Comercial, Encargado, designó al Analista Fletador 2 para que realice los informes, conforme consta en el expediente

Diez y siete 

de contratación de arrendamiento de buques, motivo por el cual no modifica el comentario.

Conclusión

Los informes de contratación de buques bajo la modalidad "*Time Charter*", se elaboraron con inconsistencias, debido a que éstos se basaron en estudios de mercado sin la información de tarifas competitivas disponibles en los reportes de los "*brokers*", y la negociación de tarifas de fletamento se ejecutó sin lineamientos técnicos, comerciales y económicos; ocasionando que la contratación de buques bajo dicha modalidad, no se haya realizado bajo los mejores términos y condiciones para la EP FLOPEC.

Recomendaciones

Al Gerente Comercial

1. Incluirá en el proceso "*Gestión de Contratación Buques a tiempo*", del Manual del Sistema de Gestión Integral SGI, al Jefe de Inteligencia de Mercados y Proyectos Comerciales, como responsable de la elaboración de los estudios de mercado, previo al sub proceso "*Informe de necesidad interno*", a fin de establecer oportunidades de negocios, tendencias, preferencias y dinámicas de mercado en beneficio de la EP FLOPEC.

Al Gerente Comercial y al Jefe de Fletamento

2. Establecerán e implementarán procedimientos técnicos, comerciales y económicos que permitan realizar informes de necesidad y negociación para la contratación de buques bajo la modalidad "*Time Charter*", de manera estandarizada, con la finalidad de obtener mejores términos y condiciones para la EP FLOPEC.
3. Previo a la negociación de tarifas de fletamento, dispondrán al Analista y/o Especialista de Fletamento, elaborar el informe de necesidad, con el fin de presentar ofertas competitivas en base de la información del estudio de mercado.

Diez y ocho

Diferencias en la tarifa de fletamento del buque SEA FALCON

El Gerente Comercial, Encargado, de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, suscribió el informe GCO-006-2020 de fecha 8 de abril de 2020, para la contratación en modalidad "Time Charter", del buque SEA FALCON, que fue elaborado y revisado por el Analista Fletador 2 y el Jefe de Fletamento, Encargado, en su orden.

De la información proporcionada al equipo auditor por el Gerente Comercial, Encargado, con oficio GCO-020-2021 de 18 de junio de 2021, se evidenció que la negociación del buque SEA FALCON, se realizó mediante correo electrónico de 8 de abril de 2020, entre el Gerente Comercial, Encargado – "bróker" – Armador, con una tarifa diaria de 30 000,00 USD, por 2 años; sin embargo, el Analista Fletador 2, con correo electrónico de 20 de abril de 2020, 12 días después de que se realizó la negociación, entregó al Gerente Comercial, Encargado, y al Jefe de Fletamento, Encargado, para su revisión, el proyecto del informe de contratación del mencionado buque, es decir, que previo a la negociación, no se contó con dicho informe.

El informe de contratación contiene: 1. Antecedentes, 2. Análisis y 3. Conclusión, y como parte integrante, anexos con extractos de la información entregada por los "brokers", calificados por la EP FLOPEC. En el numeral 2. "Análisis", constan las características del buque, mercado de arrendamiento a tiempo y mercado de viajes (SPOT), conforme se detalla a continuación:

- Buque: SEA FALCON
- Construido: 2007
- Astillero: Mitsui Engineering and Shipbuilding (Japón)
- Tarifa: 30,000 USD PD/PR
- Período: 24 meses
- Entrega: Como y donde se encuentre, dentro del área de negocio del Amazonas Tanker Pool
- Re-entrega: Como y donde se encuentre, dentro del área de negocio del Amazonas Tanker Pool

En lo que respecta al mercado de arrendamiento a tiempo, para la negociación del buque SEA FALCON, se realizó el siguiente análisis:

diez y nueve

“... **Mercado de arrendamiento a tiempo.** - El mercado para la contratación de buques a tiempo según reportes de mercado adjuntos (**Anexo 1**) evidencia que se han cerrado los siguientes buques según sus períodos y tarifas:

Nro.	BUQUE	PERÍODO	REPORTADO	TARIFA
1	STI GRACE	1 año	abr-20	USD 40,000 PD/PR
2	SKS DELTA	1 año	abr-20	USD 35,000 PD/PR
3	SKS DEMINI	1 año	abr-20	USD 35,000 PD/PR
4	KORO SEA	1 año	abr-20	USD 30,000 PD/PR
5	BLUE MOON	6 meses	abr-20	USD 40,000 PD/PR
6	HOUSTON STAR	1 año	abr-20	USD 33,000 PD/PR
7	STAR SWIFT	6 meses	abr-20	USD 45,000 PD/PR
8	ALMI STAR	1 año	abr-20	USD 30,000 PD/PR
PROMEDIO				USD 36,000 PD/PR

(...).”

Sin considerar que en el Anexo 1B del “bróker” MCQUILLING PARTNERS INC, de 3 de abril de 2020, Tankers Report Weekly “Fixtures”, “TIME CHARTER MARKET”, constó un contrato cerrado “Time Charter” del buque SEA FALCON, con Charterer Mjolner, por un período de 24 meses, a una tarifa diaria de fletamento de 27 000,00 USD, menor a la tarifa de fletamento de 30 000,00 USD que el Gerente Comercial, Encargado, utilizó para la negociación y cierre del contrato entre la EP FLOPEC y Core Transport LLC, así:

...

Dirty

NAME	DWT	BLT	PERIOD	RATE	CHARTERER
Sea Falcon	110	2007	24 mos	\$27.000	Mjolner

Anexo 1B del “bróker” MCQUILLING PARTNERS INC (...).”

Para la elaboración del informe GCO-006-2020, negociación y cierre del contrato, se adjuntó como anexos documentos incompletos, sin fecha de publicación, extractos de reportes de buques cerrados por períodos de seis meses a un año con tarifas superiores a 30 000,00 USD, que no eran comparables con las características de contratación del buque que consta en el numeral 2 “Análisis”, y no se consideró toda la información de los reportes presentados por los “brokers”, lo que no permitió establecer las mejores condiciones y términos de la tarifa de fletamento del buque SEA FALCON, conforme lo establece el Manual del Sistema de Gestión Integral de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, de 31 de enero de 2017, que señala:

Vente 

“... 3. Negociación y cierre del contrato...”

N°	Actividad	Responsable	Siguiente	Descripción
1	Realizar negociación con oferentes	Jefe Fletamento Especialista Fletamento	2	Realizar negociación con oferentes buscando los mejores términos y condiciones ... Tarifa de fletamento

(...)”.

Con oficio 0061-0001-DNA7-2021-I de 15 de junio de 2021, el equipo auditor solicitó al ex Gerente Comercial, Encargado, informar:

“... cómo se fijó el valor de la tarifa de 30 000 USD PD/PR cuando el precio de “SEA FALCON” según el Anexo 1 MCQUILLING PARTNERS, INC TANKERS WEEKLY REPORT se evidenció que cerró en 27 000 USD a 24 meses con Mjolner (...)”.

En respuesta, mediante comunicación de 22 de junio de 2021, el ex servidor indicó:

“... La nave SEA FALCON nunca fue cerrada con Mjolner, quién (sic) tiene el buque como dueño disponente es Core Transport LLC, y es la compañía de quien luego EP FLOPEC tomo (sic) el barco en modalidad “a tiempo” (TC), esto podrá revisarse en el contrato que se encuentra en los archivos de la Gerencia Comercial, es práctica de la industria y de completo conocimiento de la Gerencia General y Comercial de EP FLOPEC, que muchas veces las negociaciones de los barcos que reportan en los documentos de los brókeres (sic) pueden ser cambiados o incluso cancelados (...)”.

Considerando la tarifa de cierre de contrato del buque SEA FALCON, que se refleja en el Anexo 1 de 27 000,00 USD, y la tarifa de 30 000,00 USD, contratada entre la EP FLOPEC y la compañía Core Transport LLC, se establece una diferencia diaria por tarifa de fletamento de 3 000,00 USD, que en el monto total del contrato asciende a:

Diferencia en monto del contrato – SEA FALCON		
	Anexo 1B (Charterer Mjolner)	Contrato suscrito por la EP FLOPEC
Tarifa PD/PR (USD)	27 000,00	30 000,00
Período de contratación (Días)	720	720
Total (USD)	19 440 000,00	21 600 000,00
	Diferencia (USD)	2 160 000,00

Verste y ovo 

La entrega del buque SEA FALCON a la EP FLOPEC, se realizó el 8 de mayo de 2020 a las 23h00, según el *"certificate delivery"*, transcurriendo hasta el 31 de diciembre del 2020, fecha de corte de la acción de control, 237,0417 días en los que la EP FLOPEC, canceló un valor adicional de 683 555,47 USD. Anexo 9.

El Analista Fletador 2, que actuó del 1 de enero al 12 de julio de 2020, al presentar el proyecto de informe a destiempo y no elaborar el estudio de mercado con la información disponible en los reportes de los *"brokers"*, ni objetar las condiciones con las cuales se realizó la negociación; el Jefe de Fletamento, Encargado, que actuó del 1 de enero al 13 de diciembre de 2020, al no analizar, supervisar ni objetar el proyecto de informe que incluye el reporte de mercado de los *"brokers"*, documento que se generó luego de la negociación; y, el Gerente Comercial, Encargado, que actuó del 1 de enero al 13 de diciembre de 2020, al realizar la negociación sin contar con el informe de contratación del buque SEA FALCON y aprobar el mismo a destiempo, que no fue elaborado bajo las mejores condiciones y términos para la EP FLOPEC, inobservaron el artículo 40 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, y las actividades descritas en el subproceso *"Negociación y cierre del contrato"*, del proceso *"Gestión de Contratación Buques a tiempo"*, del Manual del Sistema de Gestión Integral de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, de 31 de enero de 2017; e incumplieron el artículo 12, numeral 2.1 *"Gerencia Comercial"*, número 6, literal b. *"Atribuciones y responsabilidades"*; y, el numeral 2.1.1 *"Jefatura de Fletamento"*, números 3 y 4, literal b. *"Atribuciones y responsabilidades"*, del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EP FLOPEC, de 31 de octubre de 2014, y el numeral 5 *"Actividades Esenciales"* de la Descripción y Perfil de Puesto, ítem 2, del Gerente Comercial, ítems 2 y 4, del Jefe de Fletamento, e ítems 1, 2 y 4, del Analista Fletador 2, del Manual de Descripción, Valorización y Clasificación de Puestos de la EP FLOPEC, de 15 de agosto de 2013; e, inobservaron las Normas de Control Interno 401-03 *"Supervisión"* y 600-01 *"Seguimiento continuo o en operación"*, respectivamente; ocasionando un pago en exceso por 683 555,47 USD, hasta la fecha de corte de la acción de control.

Con oficios 0119, 0120 y 0121-0001-DNA7-2021-I, todos de 17 de agosto de 2021, se comunicaron los resultados provisionales al ex Gerente Comercial, Encargado, al ex Jefe de Fletamento, Encargado, y al Analista Fletador 2.

Veinte y dos 

El ex Jefe de Fletamento, Encargado, mediante comunicación de 23 de agosto de 2021, indicó:

“... El jefe de fletamento (e) no participo (sic) de la negociación del buque Sea Falcon. Con fecha 8 de abril de 2020, el gerente (sic) Comercial de turno acuerda directamente con el bróker los términos acordados, en ningún momento se participa al jefe (sic) de Fletamento de las acciones tomadas o las intenciones de negociar este buque ...- a) Partiendo de que las contrataciones fueron hechos consumados por el Gerente Comercial de turno, el argumento de que el Jefe de Fletamento (e) no emitió lineamientos para la negociación no puede ser aplicado por los siguientes puntos: i) Se desconocía de la existencia de una negociación, de hecho doce días después de la negociación y acuerdo, se remite mediante correo electrónico a destiempo. Se desconoce las razones por las que el Gerente Comercial realizó la negociación sin tener un informe previo a la fecha de contrato. ii) Es imposible establecer lineamientos sobre algo que ya está hecho ...- b) ... la aseveración reportada en los resultados provisionales, de que el Jefe de Fletamento (e) no analizó el reporte de mercado lleva a un vicio de nulidad absoluta puesto que el entonces Gerente Comercial, al acordar los términos y condiciones de contrato sin participación del Jefe de Fletamento (e) asumió las responsabilidades y atribuciones del mismo... Es importante notar que el Gerente Comercial encargado solicitó directamente al analista de fletamento realizar el informe, dando los lineamientos y la información a ser utilizada. Una vez más, la Jefatura de Fletamento desconoció de los términos acordados sino hasta tener todo el proceso finalizado. (...)”

En el correo electrónico de 20 de abril de 2020, remitido por el Analista Fletador 2, se evidenció que el proyecto de informe de contratación del buque SEA FALCON, fue enviado al Gerente Comercial, Encargado, con copia al Jefe de Fletamento, demostrando que el servidor tuvo pleno conocimiento del estudio de mercado, misma que se cerró con la elaboración del contrato el 23 de abril de 2020, sin objetar la tarifa y tiempo de fletamento del buque SEA FALCON; adicionalmente, entre las atribuciones y responsabilidades de la Jefatura de Fletamento, establecidas en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EP FLOPEC, consta el análisis de reportes de mercado, competencia, posicionamiento de buques y dar lineamientos para negociación de contratos; motivos por los cuales, lo expuesto por el servidor no modifica el comentario.

El Analista Fletador 2, mediante comunicación de 26 de agosto de 2021, indicó:

“... Adjunto remito correo electrónico de 20 de abril de 2020, mediante el cual se remite al señor ex Gerente Comercial el proyecto de informe de contratación del MT SEA FALCON para revisión (Anexo 4); correo electrónico de 21 de abril de 2020 a través el cual el ex Gerente Comercial solicita la numeración con del (sic) informe con fecha 8 de abril de 2020 (Anexo 5); y, correo electrónico de 23 de abril de 2020 con el cual el ex Gerente General aprueba continuación

Verufe y tres

extemporánea de la negociación de la contratación del MT SEA FALCON (Anexo 6)... – El Analista Fletador 2, al no elaborar el estudio de mercado con la información disponible en los reportes de los brókeres... Hipótesis que no es correcta, ya que, por lo antes expuesto, es evidente la presunta inobservancia del señor ex Gerente Comercial a lo establecido en el SGI iniciar el proceso GCO-FL-SPO1-3 “Negociación y cierre de contrato”, como se puede constatar en correo electrónico de 20 de abril de 2020, cadena de comunicación en las que se observa que el 8 de abril de 2020 se acuerda con la compañía CORE TRANSPORT LLC contratación a tiempo “Time Charter” del MT SEA FALCON y su tarifa, acción que invalida (sic) la responsabilidad de los demás miembros del equipo de trabajo al ser meros actos de regularización de un hecho ya consumado sin conocimiento ni participación de las demás partes (...).”

Lo mencionado por el servidor no modifica el comentario, debido a que elaboró el informe de contratación luego de 12 días de la negociación del buque realizada el 8 de abril de 2020 por el Gerente Comercial, Encargado, sin objetar la tarifa y tiempo de fletamento del buque SEA FALCON.

Posterior a la lectura del borrador de informe, el Analista Fletador 2 y el ex Jefe de Fletamento, con comunicaciones de 21 de septiembre de 2021, respetivamente, manifestaron:

*“... El mismo 20 de abril de 2020, a las 19:23, **horario fuera de oficina y luego de que el Gerente Comercial encargado, concluyó la negociación, con el levantamiento de sujetos**, cumpliendo con la disposición del Ex Gerente Comercial, como analista de fletamento remití por correo electrónico el **Proyecto informe de contratación MT SEA FALCON, para revisión**, cabe manifestar que, mediante WhatsApp, recibí la disposición directa del Ex Gerente Comercial para preparar el informe de contratación (...).”*

“... el analista de fletamento (sic) envía un e-mail al Gerente Comercial con copia al Jefe de Fletamento (E), en el cual consta una propuesta de informe para esta contratación, misma que fue solicitada directamente por el Gerente Comercial de turno al Analista de Fletamento.- En mi calidad de Jefe de Fletamento encargado, al haber recibido un correo en copia, de un proceso de contratación ya concluido y aceptado en los términos propuestos por el Bróker y que únicamente se encontraba “REGULARIZANDO”, es imposible presentar un pronunciamiento o un análisis (...).”

Lo expuesto por los servidores ratifica el comentario, debido a que, con correo electrónico de 20 de abril de 2020, regularizaron el informe de contratación, 12 días después de realizada la negociación el 8 de abril de 2020 por el Gerente Comercial, Encargado, sin objetar la tarifa y tiempo de fletamento del buque SEA FALCON.

Verufe y cuatro 

Conclusión

No se contó con el informe de contratación para la negociación del buque SEA FALCON, mismo que fue elaborado 12 días después a dicha negociación, estructurándose con documentación incompleta, sin fecha de publicación, extractos de los reportes de buques cerrados por períodos de seis meses a un año con tarifas superiores a 30 000,00 USD, que no eran comparables con las características de contratación del buque, debido a que no se consideró que en el anexo 1B constó un contrato "*Time Charter*" cerrado del buque SEA FALCON con Charterer Mjolner por un período de 24 meses, a una tarifa diaria de fletamento de 27 000,00 USD, menor a la tarifa de fletamento de 30 000,00 USD contratada por la EP FLOPEC; ocasionando un pago en exceso por 683 555,47 USD, hasta la fecha de corte de la acción de control.

Recomendaciones

Al Gerente General

4. Dispondrá y vigilará que, previo a la suscripción de contratos de fletamento, el Gerente Comercial, el Jefe de Fletamento, el Especialista y/o Analista de Fletamento, realicen un estudio de mercado, que contendrá: tarifa, tiempo, contratos cerrados, edad del buque, e información de los brokers a la fecha de emisión del informe, a fin de obtener las mejores propuestas en tarifa y tiempo de los buques.
5. Conjuntamente con el Gerente Comercial y el Gerente Jurídico, en base al contrato del buque SEA FALCON, realizarán acciones tendientes a recuperar y ajustar las tarifas establecidas en el contrato, con el fin de precautelar los intereses de la Empresa.

Contrato supera el monto autorizado para el Gerente General y contiene una tarifa de fletamento superior a la establecida en el informe de contratación

El Gerente Comercial, Encargado, de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, responsable de controlar la negociación de fletamento, que incluye el informe de contratación, y de aprobar los contratos, el 28 de agosto de 2020, suscribió el informe GCO-011A-2020, para la contratación bajo la modalidad "*Time Charter*", del
Vente y cinco

buque CHIOS LION, por un período de 36 meses +/- 30 días, a opción del charteador, a una tarifa diaria de 24 000,00 USD. Sin embargo, en el contrato celebrado entre la EP FLOPEC y CRUDE INVESTMENTS INTERNATIONAL INC., consta una tarifa de fletamento de 25 000,00 USD diarios, por un período de 36 meses, superior en 1 000,00 USD a la tarifa que se estableció en el informe de contratación del buque CHIOS LION.

La Gerencia Comercial, a través del Especialista de Fletamento 2, Encargado, por correo electrónico de 8 de septiembre de 2020, remitió a las Jefaturas de Operaciones y de Tesorería, el contrato "Time Charter", del buque CHIOS LION, para revisión de la documentación; sin que se evidencie en el expediente observaciones realizadas por los servidores de esas Jefaturas.

El Gerente Comercial, Encargado, con aprobación del Gerente General, en nota inserta en el informe de contratación GCO-011A-2020, remitió con correo electrónico GCO-Gerencia Comercial de 28 de octubre de 2020, al Gerente Financiero, con copia a la Jefe de Presupuesto, Subrogante, y a la Analista de Presupuesto 2, el memorando GCO-047-2020, de la misma fecha, suscrito por el Gerente Comercial, Encargado, solicitando la certificación presupuestaria por 26 575 000,00 USD, para la contratación del buque CHIOS LION, con una tarifa de 25 000,00 USD diarios, por un período de 36 meses +/- 30 días; por lo que la Analista de Presupuesto 2, suscribió por la Jefe de Presupuesto, Subrogante, el oficio GFI-UPR-034-2020 de 28 de octubre de 2020, a través del cual certificó el monto total según el siguiente detalle:

“...”

AÑO	PARTIDA	DETALLE	VALOR
2021	5.1.2.07.01	FLETAMENTO A TIEMPO DE NAVES	USD 9,125,000.00
2022	5.1.2.07.01	FLETAMENTO A TIEMPO DE NAVES	USD 9,125,000.00
2023	5.1.2.07.01	FLETAMENTO A TIEMPO DE NAVES	USD 8,325,000.00

(...”).

Se evidenció que la solicitud y el compromiso de la certificación presupuestaria, se realizaron con posterioridad a la elaboración del contrato, y que el monto total para la contratación del buque CHIOS LION superó los 25 000 000,00 USD, a los que el Gerente General estaba autorizado como ordenador de gasto, según lo establecido en el numeral 1, de la Resolución DIREC-FLOPEC-003-2013 de 16 de enero de 2013, que indica:

valor y seris 

“... Aprobar el ordenador de gasto por la suma de 25 millones de dólares bajo la responsabilidad del Señor Gerente General (...).”

Monto confirmado con el oficio EP-FLOPEC-GGR-GFI-AGFI-072-2013, de 5 de abril de 2013, mediante el cual el Gerente General de la EP FLOPEC, señaló:

“... En sesión del 16 de enero de 2013, el Directorio aprobó el ordenador de gasto en US \$ 25.000.000, (sic) bajo la responsabilidad de la Gerencia General. Por encima de este valor todos los procesos deberán ser aprobados y autorizados por el Directorio (...).”

Entre las tarifas de fletamento del contrato y del informe de contratación del buque CHIOS LION, existe una diferencia diaria de 1 000,00 USD, que por el monto total del contrato, la diferencia asciende a 1 080 000,00 USD, así:

Diferencia en monto del contrato – Buque CHIOS LION		
	Informe de contratación GCO-011A-2020	Contrato EP FLOPEC
Tarifa PD/PR (USD)	24 000,00	25 000,00
Período de contratación (Días)	1 080	1 080
Total (USD)	25 920 000,00	27 000 000,00
	Diferencia (USD)	1 080 000,00

Al contratar el buque CHIOS LION con la tarifa establecida en el contrato “Time Charter”, elaborado el 28 de agosto de 2020, entre la EP FLOPEC y CRUDE INVESTMENTS INTERNATIONAL INC., con una tarifa de fletamento de 25 000,00 USD, diarios por un período de 36 meses, el monto total del contrato asciende a 27 000 000,00 USD, existiendo una diferencia de 1 080 000,00 USD con la tarifa de fletamento de 24 000,00 USD diarios, establecida en el informe de contratación.

La entrega del buque CHIOS LION a la EP FLOPEC, se realizó el 30 de octubre de 2020, a las 13h30 según el “certificate delivery”, transcurriendo 62,44 días hasta el 31 de diciembre del 2020, fecha de corte de la acción de control, estableciéndose que la EP FLOPEC canceló un valor adicional de 60 689,25 USD. Anexo 10.

Verde y verde 

El Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC de 31 de octubre de 2014, y su reforma de 18 de agosto de 2020, en el artículo 12, numeral 4. "Procesos *Habilitantes de Apoyo*", establece:

"... 4.1 GERENCIA FINANCIERA. ... b. Atribuciones y responsabilidades: ... 2. Administrar los recursos financieros de la empresa. 3. Administrar el Sistema Contable y Presupuestario (...)"

"... 4.1.2 JEFATURA DE TESORERÍA. ... b. Atribuciones y responsabilidades: ... 3. Planifica las fuentes y usos de fondos en relación al presupuesto (...)"

"... 4.1.3 JEFATURA DE PRESUPUESTO. ... b. Atribuciones y responsabilidades: ... 1. Asesora a las autoridades en materia presupuestaria para la toma de decisiones ... 4. Establece mecanismo de control para el adecuado manejo presupuestario (...)"

El Gerente Comercial, Encargado, que actuó del 1 de enero al 13 de diciembre de 2020, al revisar y aprobar el contrato del buque CHIOS LION bajo la modalidad "Time Charter", con una tarifa diferente a la establecida en el informe de contratación; el Gerente General, que actuó del 21 de febrero al 12 de diciembre de 2020, al aprobar como ordenador de gasto un valor superior a 25 000 000,00 USD, sin contar con la aprobación y autorización del Directorio; el Gerente Financiero, que actuó del 1 de enero al 14 de diciembre de 2020, el Jefe de Tesorería que actuó del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020, la Jefe de Presupuesto, Subrogante, que actuó del 1 de septiembre al 25 de noviembre de 2020, y la Analista de Presupuesto 2, que actuó del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020, al no administrar, planificar ni asesorar a las autoridades de la entidad sobre el uso de fondos en materia presupuestaria para la toma de decisiones, inobservaron el artículo 40 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, las actividades descritas en el subproceso "Negociación y cierre del contrato", del proceso "Gestión de Contratación Buques a tiempo", del Manual del Sistema de Gestión Integral de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, modificado el 23 de julio de 2020, y el numeral 1 de la Resolución DIREC-FLOPEC-003-2013 de 16 de enero de 2013, respectivamente; e incumplieron el artículo 12, numeral 1.1 "Gerencia General", número 2, del literal b. "Atribuciones y responsabilidades del Gerente General"; el numeral 2.1 "Gerencia Comercial", número 6, del literal b. "Atribuciones y responsabilidades"; el numeral 4.1 "Gerencia Financiera", números 2 y 3, del literal b. "Atribuciones y responsabilidades"; el numeral 4.1.2 "Jefatura de Tesorería", número 3, *Diez y ocho*

del literal b. "Atribuciones y responsabilidades", y el numeral 4.1.3 "Jefatura de Presupuesto", números 1 y 4, del literal b. "Atribuciones y responsabilidades", del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EP FLOPEC, reformado el 18 de agosto de 2020; e inobservaron las Normas de Control Interno 401-03 "Supervisión" y 600-01 "Seguimiento continuo o en operación", respectivamente; ocasionando que, hasta la fecha de corte del examen especial, se cancele un valor en exceso de 60 689,25 USD y que el monto total del contrato supere el valor aprobado al Gerente General como ordenador de gasto.

Con oficios 0020-DNA8-TVIPyA-2021 de 16 de agosto de 2021, y 0119, 0122, 0123 y 0124-0001-DNA7-2021-I, todos de 17 de agosto de 2021, y 0133-0001-DNA7-2021-I de 10 de septiembre de 2021, se comunicaron los resultados provisionales al ex Gerente General, al ex Gerente Comercial, Encargado, al ex Gerente Financiero, al ex Jefe de Tesorería, a la ex Jefe de Presupuesto, Subrogante, y al Analista de Presupuesto 2.

La ex Jefe de Presupuesto, Subrogante, y la Analista de Presupuesto 2, mediante oficios 2021-JPR-001 y 005, de 27 de agosto y 21 de septiembre de 2021, respectivamente, en similares términos, indicaron:

"... el 28 de octubre de 2020 la Gerencia Financiera recibió mediante correo electrónico... la solicitud de la certificación presupuestaria para el Buque Chios Lion para el año 2020 y adjuntó al correo el Memorando GCO-047-2020... con el cual el Gerente Comercial encargado a esa fecha realiza la solicitud de la certificación presupuestaria plurianual para el buque Chios Lion... La Jefatura de Presupuesto recibe las solicitudes de emisión de certificados presupuestarios de cada una de las áreas de la empresa, con lo cual se realiza el análisis de la disponibilidad presupuestaria correspondiente y al verificar la suficiencia de fondos se emite el certificado presupuestario... la responsabilidad de las propuestas de contratación y aprobación de los contratos de fletamento de buques es propia de la Gerencia Comercial, la Jefatura de Presupuesto no interviene en el proceso de revisión de las condiciones y negociaciones de los contratos, la Jefatura de Presupuesto es responsable de asesorar en materia presupuestaria a las autoridades y a todas las gerencias de la empresa, tal actividad implica la revisión y el control de las disponibilidades presupuestarias de acuerdo a las necesidades de cada área.. la responsabilidad de la Jefatura de Presupuesto comprende en verificar la disponibilidad presupuestaria en base a la solicitud recibida, de acuerdo al memorando GCO-047-2020... del 28 de octubre de 2020, con el cual el Gerente Comercial especifica que la tarifa de contratación es de USD 25,000.00 diarios, de acuerdo a ello se comprobó la disponibilidad presupuestaria de la partida requerida en ese momento y al contar con los fondos necesarios se procedió a generar el documento GFI-UPR-034-2020.- Se debe considerar que la Jefatura de Presupuesto no tiene acceso a los expedientes referentes a las contrataciones de fletamento de buques, tales

Verufe y nueva

contrataciones se encuentran normadas de acuerdo al Reglamento de Contrataciones por Giro Específico de Negocio de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana (...)

Lo mencionado por las servidoras no modifica el comentario, debido a que la Jefatura de Presupuesto, al recibir la solicitud de la certificación presupuestaria para la contratación del buque CHIOS LION, verificó la disponibilidad presupuestaria y emitió el oficio de compromiso para la certificación del monto total del contrato, sin validar que exista la autorización del Directorio de la EP FLOPEC, al tratarse de una contratación que superó el monto aprobado al Gerente General como ordenador de gasto.

El ex Gerente General, mediante comunicación de 1 de septiembre de 2021, indicó:

“... En calidad de Gerente General no estoy obligado a seguir punto a punto o ejecutar textualmente los informes departamentales, ya que los mismo (sic) son de carácter de comentario o sugerencias, menos en temas de negociaciones en estados emergentes para el país como los que vivimos, a lo que si estoy obligado es a revisar dichos informes, analizarlos y a dar disposiciones o hacer cambios hasta el último momento de la operación, es decir pese a una sumilla inserta, si la negociación cambia su curso y debo tomar una decisión a beneficio del Estado, no me voy a detener por una sumilla de mi autoría, ya que no me estoy yendo contra la autorización de ninguna otra persona o máxima autoridad, sino que (sic) virtud de mis atribuciones puedo tomar otra decisión... es de conocimiento común que todo monto autorizado dentro de las contrataciones públicas son valores netos, sin IVA y sin deducibles, digo esto porque al parecer no tomaron en consideración lo manifestado por el SRI en su normativa y establecido dentro de las cláusulas contractuales, realizando un cálculo... en un cuadro con cantidades brutas, sin considerar los rubros que no pueden ser tomados en cuenta en el monto autorizado, como los impuestos grabados (sic) y los valores de costo de posicionamiento que se diluye, ya que estos valores no los paga FLOPEC al buque son retribuidos el impuesto al estado (sic) y el posicionamiento a favor de la empresa (...)”.

Punto de vista que no es compartido por auditoría, por cuanto en el informe de contratación GCO-011A-2020, presentado por el Gerente Comercial, en el numeral 2 “ANÁLISIS”, se estableció la tarifa diaria del buque CHIOS LION en 24 000,00 USD, con tarifas reportadas por los “brokers” de buques cerrados. Adicionalmente la Jefe de Presupuesto, Subrogante, con oficio GFI-UPR-034-2020 de 28 de octubre de 2020, certificó el compromiso presupuestario por el monto total del contrato conforme el numeral 2.4.2.3.1.1 “Reserva de compromiso” de las Normas Técnicas de Presupuesto, que señala que el monto total de gastos son los recursos suficientes presentes o futuros para cubrir las obligaciones derivadas del gasto, incluyendo los impuestos respectivos,

Treula 

superando el monto aprobado para el Gerente General como ordenador de gasto por lo que el comentario se mantiene.

Posterior a la lectura del borrador de informe, la ex Jefe de Presupuesto, Subrogante, con oficio 2021-JPR-0004 de 21 de septiembre de 2021, manifestó:

“... la obligación del Gerente General, con el certificado presupuestario adecuadamente preparado por la Jefatura de Presupuesto por requerimiento expreso de la Gerencia Comercial, en el caso de superar en el monto requerido para contar con autorización del Directorio para ejecutar un gasto o una inversión, es convocar a Directorio y requerir dicha autorización para lo cual no necesita la asesoría de ningún funcionario de la empresa, sino que es su obligación.- Además, entre los 8 productos que tiene obligación de generar la Jefatura de Presupuesto no consta en ninguno de ellos emitir un documento de asesoría para que el Gerente General y Gerente Comercial, ni ningún otro gerente cumpla con sus obligaciones (...).”

Criterio que no es compartido por auditoría, en virtud de que dentro de las atribuciones y responsabilidades de la Jefatura de Presupuesto descritas en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EP FLOPEC, está el establecer mecanismos de control para el adecuado manejo presupuestario, motivo por cual debió informar al Gerente Comercial, Encargado, que la aprobación de la contratación del buque CHIOS LION, correspondía realizarlo al Directorio en base al monto aprobado para el Gerente General como ordenador de gasto.

Conclusión

El informe y aprobación del contrato del buque CHIOS LION, bajo la modalidad “*Time Charter*”, por un período de 36 meses +/- 30 días, se realizó en condiciones distintas a las establecidas previamente en el proceso de contratación, debido a que en el referido instrumento legal se fijó una tarifa de fletamento diaria de 25 000,00 USD, diferente a la señalada en el informe, además no se contó con la autorización del Directorio, ni con el aval técnico sobre el uso de fondos en materia presupuestaria; ocasionando que hasta la fecha corte del presente examen especial, se cancele un valor en exceso de 60 689,25 USD, y que el monto total del contrato supere al establecido al ordenador de gasto.

Treinta y uno 

Recomendaciones

Al Gerente General

6. Previo al inicio del proceso de contratación de buques bajo la modalidad "*Time Charter*", que superen el monto aprobado como ordenador de gasto, solicitará al Directorio de la EP FLOPEC, la autorización para la contratación.
7. Previo a la suscripción de contratos, conjuntamente con el Gerente Comercial y el Jefe de Fletamento, verificarán que las tarifas de fletamento de los buques sean las acordadas en los informes de contratación.
8. Conjuntamente con el Gerente Comercial y el Gerente Jurídico, en base al contrato del buque CHIOS LION, realizarán acciones tendientes a recuperar y ajustar las tarifas establecidas en el contrato, con el propósito de precautelar los recursos de la Empresa.

Al Gerente Financiero

9. En coordinación con el Jefe de Tesorería y el Jefe de Presupuesto, implementarán mecanismos de control presupuestario, que permitan asesorar a las autoridades sobre el adecuado uso de recursos económicos de la EP FLOPEC.

Tarifa de negociación distinta a la tarifa de informe y contrato "*Time Charter*"

El Gerente Comercial, Encargado, de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, mediante correo electrónico de 30 de octubre de 2020, remitió al administrador de Spring Marine Management S.A., una propuesta de tarifa de fletamento para la contratación del buque PACCHA por 16 700,00 USD diarios, misma que fue aceptada por el armador del buque, según correo electrónico de 2 de noviembre de 2020, remitido por el administrador de Spring Marine Management S.A.

El 18 de noviembre de 2020, el Gerente Comercial, Encargado, suscribió el informe GCO-014A-2020, para la contratación bajo la modalidad "*Time Charter*", del buque PACCHA, por un período de 48 meses +/- 30 días a opción del charteador, a una tarifa

Tarifa y dos 

diaria de fletamento de 16 750,00 USD, sin que se observe la designación del Especialista o Analista Fletador y del Jefe de Fletamento, en su orden, para la elaboración y revisión del informe de contratación del buque; suscribiéndose el contrato con las mismas condiciones el 19 de noviembre de 2020, entre la EP FLOPEC y PACCHA MARINE S.A., sin que conste la firma del armador; estableciéndose que la tarifa del informe y contrato es superior a la que se cerró en la negociación en 50,00 USD diarios, obteniendo una diferencia de 72 000,00 USD, como se detalla a continuación:

Diferencia en monto del contrato - buque PACCHA		
	Informe de contratación GCO-014A-2020 y contrato	Tarifa negociada
Tarifa PD/PR (USD)	16 750,00	16 700,00
Período de contratación (Días)	1 440	1 440
Total (USD)	24 120 000,00	24 048 000,00
	Diferencia (USD)	72 000,00

Al negociar la tarifa de fletamento para la contratación bajo la modalidad "Time Charter", del buque PACCHA, entre la EP FLOPEC y PACCHA MARINE S.A., por 16 700,00 USD diarios por un período de 48 meses, el monto total del contrato asciende a 24 048 000,00 USD, existiendo una diferencia de 72 000,00 USD, en relación a los 24 120 000,00 USD producto de la tarifa diaria de 16 750,00 USD, establecida en el informe y contrato del buque.

La entrega del buque PACCHA a la EP FLOPEC, se realizó el 12 de marzo de 2021, a las 22h06, según el "certificate delivery", por lo que no existen valores cancelados hasta el 31 de diciembre del 2020, fecha de corte de la acción de control.

El Gerente Comercial, Encargado, que actuó del 1 de enero al 13 de diciembre de 2020, al suscribir el informe de contratación que sirvió de base para la suscripción del contrato del buque PACCHA bajo la modalidad "Time Charter", con una tarifa diferente a la establecida en la negociación, inobservó el artículo 40 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, y las actividades descritas en los subprocesos "Informe de necesidad interno" y "Negociación y cierre del contrato", del proceso "Gestión de Trámites y Negociación" (13)

Contratación Buques a tiempo”, del Manual del Sistema de Gestión Integral de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, modificado el 23 de julio de 2020; e incumplió el artículo 12, numeral 2.1 “*Gerencia Comercial*”, números 3 y 6, del literal b. “*Atribuciones y responsabilidades*”, del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EP FLOPEC, reformado el 18 de agosto de 2020; ocasionando una diferencia de 72 000,00 USD en el monto total del contrato.

Con oficio 0119-0001-DNA7-2021-I de 17 de agosto de 2021, se comunicaron los resultados provisionales al ex Gerente Comercial, Encargado, sin obtener respuesta.

Conclusión

La contratación del buque PACCHA, bajo la modalidad “*Time Charter*”, se realizó en condiciones diferentes a las establecidas en el proceso de negociación, debido a que el personal técnico del Área de Fletamento no participó en dicha negociación, permitiendo que el contrato se celebre con una tarifa de 16 750,00 USD diarios, superior en 50,00 USD a la acordada inicialmente; ocasionando una diferencia en exceso de 72 000,00 USD en el monto total del contrato, que al corte del presente examen especial, se encontraba pendiente de pago.

Recomendación

Al Gerente General

10. En conjunto con el Gerente Comercial y el Gerente Jurídico, en base al contrato del buque PACCHA, realizarán acciones tendientes a recuperar y ajustar las tarifas establecidas en el contrato, con el propósito de precautelar los recursos de la Empresa.

Informes de contratación sin firma del Jefe de Fletamento y del Especialista de Fletamento

El Gerente Comercial, Encargado, suscribió y aprobó los informes GCO-010B-2020, GCO-011A-2020, GCO-013A-2020 y GCO-014A-2020, de 14 de julio, 28 de agosto, 12 de octubre y 18 de noviembre de 2020, respectivamente, para la contratación bajo la modalidad “*Time Charter*”, de los buques CELSIUS PORTO, CHIOS LION,
Tercula y contrato 

ATAHUALPA y PACCHA, en su orden, en los que no se registró las firmas de responsabilidad del Jefe de Fletamento y del Especialista de Fletamento, encargados de la revisión y elaboración de dichos informes, incumpliendo el subproceso "*Informe de necesidad interno*", del proceso "*Gestión de Contratación Buques a tiempo*", establecido en el Manual del Sistema de Gestión Integral de la EP FLOPEC, de 31 de enero de 2017, modificado el 23 de julio de 2020.

Con oficio 0068-0001-DNA7-2021-I de 18 de junio de 2021, el equipo auditor solicitó al Gerente Comercial, Encargado, de la EP FLOPEC: "*... Informe y documente los motivos por los cuales no se asignó un Especialista o Analista y Jefe de Fletamento en la elaboración y revisión de los informes de contratación de los buques CHIOS LION, ATAHUALPA, CELSIUS PORTO y PACCHA conforme lo señala el Subproceso "1. Informe de necesidad interno", del Manual del Sistema de Gestión Integral de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC (...)*", quien, con comunicación de 25 de junio de 2021, señaló:

"... menciona que mi persona elaboró informe (sic) de cuatro buques, situación que se dio por cuanto tenía esa facultad y experiencia en realizarlo, lo cual fue parte del proceso, pero estos documentos siempre estuvieron a disposición de todo el equipo comercial para su revisión, análisis y comentarios como indica el SGI (...)".

El Gerente Comercial, Encargado, que actuó del 1 de enero al 13 de diciembre de 2020, al no designar al Especialista Fletamento y al Jefe de Fletamento, la elaboración y revisión de los informes de contratación de 4 buques bajo la modalidad "*Time Charter*", inobservó el artículo 40 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, y las actividades descritas en el subproceso "*Informe de necesidad interno*", del proceso "*Gestión de Contratación Buques a tiempo*", del Manual del Sistema de Gestión Integral de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, de 31 de enero de 2017, modificado el 23 de julio de 2020; e incumplió el artículo 12, numeral 2.1 "*Gerencia Comercial*", número 6, del literal b. "*Atribuciones y responsabilidades*", del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EP FLOPEC, de 31 de octubre de 2014, y su reforma de 18 de agosto de 2020; ocasionando que los informes de contratación no cuenten con el soporte en la negociación de tarifas por parte del Área de Fletamento.

Treinta y cinco 

Con oficio 0119-0001-DNA7-2021-I de 17 de agosto de 2021, se comunicaron los resultados provisionales al ex Gerente Comercial, Encargado, sin obtener respuesta.

Conclusión

Los informes para la contratación de cuatro buques bajo la modalidad "*Time Charter*", no registraron las firmas de responsabilidad del personal encargado de su elaboración y revisión, debido a que fueron estructurados y legalizados únicamente por el titular de la Gerencia Comercial; ocasionando que éstos no cuenten con el soporte técnico en la negociación de las tarifas.

Recomendación

Al Gerente Comercial

11. Suscribirá los informes para la contratación de buques bajo la modalidad "*Time Charter*", con la participación del personal técnico encargado de su elaboración y revisión, procedimiento que permitirá generar informes debidamente sustentados.

Cambio de modalidad asociativa de Acuerdo Comercial Dragun USA LLP a Amazonas Tanker Pool Company LLC, sin autorización del Directorio e informes previos

La Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, el 7 de diciembre de 2018, suscribió el Acuerdo Comercial con Dragun USA LLP, para la transportación y trading de barriles de crudo de la compañía petrolera Petrochina, a través de la modalidad asociativa Mjolner Aframax Pool, con buques Aframax, propios de la EP FLOPEC, y alquilados bajo la modalidad "*Time Charter*", en el cual las ganancias se distribuían por la figura de Profit Share.

El Gerente Comercial, Encargado, mediante memorando GCO-022B-2020, que consta de fecha 6 de marzo de 2020, elaboró y presentó al Gerente General, el documento "*SUSCRIPCIÓN DEL ADDENDUM No 3 DEL ACUERDO COMERCIAL ENTRE EP FLOPEC & DRAGUN/MJOLNER Y FINALIZACIÓN DEL ACUERDO COMERCIAL ANDES TANKERS*" sin embargo, en la información proporcionada al equipo auditor,

Trochu y 5015 

con oficio GCO-032-2021 de 27 de julio de 2021, se evidenció que con correo electrónico de 12 de febrero de 2020, el Gerente General solicitó a la GCO-Gerencia Comercial, la revisión y respectivo informe del Business Plan "*Flopec-Mjolner Expanded Cooperation*", sin obtener respuesta. Adicionalmente, la Asistente de la Gerencia Comercial, con correo electrónico de 24 de junio de 2020, envió al Gerente Comercial, Encargado, el memorando GCO-022B-2020, quien un día antes le dispuso por correo electrónico numerar y poner fecha de 17 de marzo de 2020, evidenciándose que el memorando GCO-022B-2020, que consta de fecha 6 de marzo de 2020, suscrito por el Gerente Comercial, Encargado, fue elaborado 106 días posterior a la suscripción de la adenda número tres de 10 de marzo de 2020.

El Gerente General de la EP FLOPEC, el 10 de marzo de 2020, suscribió con el Vicepresidente de DP Dragn USA LLP, la adenda número tres relacionada al Acuerdo Comercial de 7 de diciembre de 2018, para el cambio de la modalidad asociativa a Amazonas Tanker Pool Company LLC, sin contar con la autorización del Directorio, tampoco de informes técnicos, financieros y legales, ni del análisis de riesgos para su suscripción, conforme el numeral 25 del artículo 4 "*Atribuciones del Directorio*" del Reglamento de Directorio de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, de 26 de julio de 2017, que señala:

"... Aprobar alianzas estratégicas previa presentación de los informes de sustentación correspondientes por parte del Gerente General. Cuando se trate de otro tipo de modalidades asociativas, el Directorio autorizará el inicio del proceso precontractual, previa presentación por parte del Gerente General de los informes técnicos, financieros, legales, de análisis de riesgos y ambientales de ser el caso (...)"

Con oficios 0025 y 0075-0001-DNA7-2021-I, de 14 de mayo y 23 de junio de 2021, en su orden, el equipo auditor solicitó a la Gerente General, Subrogante, y al ex Gerente Jurídico, remitir las resoluciones de Directorio e informes previos relacionados con la suscripción de la adenda número tres del Amazonas Tanker Pool Company LLC; quienes, mediante oficio EPFLOPEC-GGR-101-2021 de 26 de mayo de 2021 y comunicación de 6 de julio de igual año, respectivamente, señalaron:

"... Luego de la revisión efectuada a los archivos de la empresa, se pudo (sic) evidenciar que no reposa ninguno de los documentos solicitados (...)"

Tresúla x siete 

“... La Gerencia General de aquel entonces nunca consultó ni solicitó nada referente respecto al cambio de estructura EP FLOPEC & DRAGUN AGREEMENT” a AMAZONAS TANKER POOL” Por lo tanto, la Gerencia Jurídica no elaboró, no participó ni revisó ningún documento relacionado con el cambio de estructura (...).”

En la adenda número tres se evidenciaron cambios en la modalidad asociativa del acuerdo comercial, de los que, entre los más importantes, destacan los siguientes:

Condiciones	Adenda número tres Amazonas Tanker Pool Company LLC	Acuerdo Comercial Dragun USA LLP
Estructura de tarifas de los contratos	Se eliminó Profit Share	Profit Share
Firmantes de los Fletadores	Dragun USA LLP o Mjolner Aframax Pool CO LLC	Dragun USA LLP
Pago de la tarifa de fletamento	Los buques adicionales serán pagados según cronograma de distribución de Mjolner Aframax Pool CO LLC	El fletamento del primer mes y combustible a la entrega. En adelante la tarifa de fletamento será pagado el último día de cada mes de servicio
Ingresos de buques en el Pool y cooperación comercial	Los buques en Amazonas Tanker Pool serán ingresados en el Mjolner Aframax Pool por lo menos ocho buques con una contribución de la EP FLOPEC de hasta el 50%	El fletador contribuirá con dos buques de EP FLOPEC en contratación a tiempo y los ingresará al Pool de buques Mjolner Aframax Pool
	Mjolner y EP FLOPEC trabajarán de manera cooperativa para permitir a EP FLOPEC fletar buques de Amazonas Tanker Pool para cubrir cargas de Petrochina y cargas en Ecuador	Mjolner y EP FLOPEC trabajarán de manera cooperativa para cubrir barriles de Petrochina cargando en Ecuador considerando el acuerdo y la condición del Framework

Fuente: Oficio GCO-016-2021 de 8 de junio de 2021, Gerente Comercial, Encargado.

La Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC para cumplir las condiciones establecidas en la modalidad asociativa de negocio Amazonas Tanker Pool Company LLC, contrató cinco buques tipo Aframax, bajo la figura “Time Charter”, por períodos de 1 a 3 años, a diferentes armadores a quienes la EP FLOPEC cancela mensualmente la tarifa fija diaria de fletamento, según el siguiente detalle:

Treinta y ocho (38)

Buque	Fecha del contrato	Precio diario (USD)	Período de contratación (Años)	Arrendador del buque
ALYARMOUK	2020-02-04	29 500	1	Mjolner Solutions Chartering LLC
SEA FALCON	2020-04-23	30 000	2	Core Transport LLC
EMERALD SPIRIT	2020-05-21	30 500	2	Dragun USA, LLP
SEA BAY	2020-06-24	28 750	2	Dragun USA, LLP
CHIOS LION	2020-08-28	25 000	3	Crude Investments International Inc

Fuente: Oficio GCO-034-2021 de 12 de julio de 2021.

Para el ingreso de los cinco buques al Pool Company, se suscribieron Acuerdos de Participación "PPA" de 31 de marzo, 8 y 21 de mayo, 24 de julio y 30 de octubre de 2020, respectivamente, en los cuales, en las Secciones "Considerandos", 5 "Participación que ingresa", 6 "Terminación" y 8 "Ingresos del POOL y Distribución", constan condiciones económicas y punitivas descritas a continuación:

- Mjolner Ship Management LLC y Amazonas Tanker Pool Company LLC, como administrador del Pool Company
- Entrega de capital de trabajo al Pool Company
- Período inicial de seis (6) meses y (1) año, posterior a este período, el contrato de fletamento se convierte en permanente
- Retención del capital de trabajo y ganancias no distribuidas, como compensación parcial por daños para los participantes que no cumplan el procedimiento de retiro, además de un recurso adicional contra el participante
- Tras la terminación o retirada del buque del Pool Company, el participante pagará una tarifa administrativa de 25 000,00 USD
- La asignación de las ganancias de cada buque del Pool Company se determina por el "Pool Key"

En los Acuerdos de Participación "PPA", el Administrador del Pool Company, asigna un coeficiente llamado "Pool Key", a cada buque miembro del Pool, que determina, su participación en las ganancias de los ingresos generados dentro del mismo. Ésta calificación corresponde a la capacidad de carga, el equipo a bordo, velocidad y consumo de combustible, rendimiento y edad del barco, entre otros aspectos técnicos.

Con oficio 0069-0001-DNA7-2021-I de 21 de junio de 2021, el equipo auditor solicitó al Gerente Comercial Encargado, proporcionar el "... 1. Reporte mensual "REPORT Treinta y nueve" 

SUMMARY” correspondiente a enero a diciembre de 2020 (...); quien, mediante oficio GCO-026-2021 de 6 de julio de 2021, remitió los mencionados reportes entregados a la Gerencia Comercial por Amazonas Tanker Pool Company LLC, evidenciándose que de marzo a diciembre de 2020, los ingresos generados por los buques propios y alquilados de la EP FLOPEC, antes de la distribución de ganancias, ascendieron a 41 517 913,00 USD, en cambio, los ingresos recibidos después de la distribución de ganancias, fue de 35 368 188,00 USD, estableciéndose una diferencia de 6 149 725,00 USD, por la distribución de ganancias que realizó el “Pool Key”, figura comercial que no fue analizada antes de la suscripción de la adenda número tres, debido a que el Gerente General de la EP FLOPEC no contó con informes técnicos, legales y financieros que permitan analizar las condiciones y términos establecidas en la citada adenda, que se detallan en el Anexo 11.

A continuación, se presenta el resumen de ingresos por el cambio de modalidad asociativa:

Diferencia del ingreso antes y después de la distribución de ganancias (Anexo 11)			
Mes (2020)	Ingreso antes de la distribución de ganancias	Ingreso después de la distribución de ganancias	Diferencia
(USD)			
Marzo	18 817,00	18 817,00	0 000,00
Abril	1 469 282,00	1 003 544,00	465 738,00
Mayo	2 127 213,00	2 056 058,00	71 155,00
Junio	6 537 076,00	4 747 814,00	1 789 262,00
Julio	4 753 017,00	3 861 672,00	891 345,00
Agosto	5 347 068,00	4 225 664,00	1 121 404,00
Septiembre	3 793 463,00	3 097 363,00	696 100,00
Octubre	4 804 477,00	4 363 066,00	441 411,00
Noviembre	5 939 085,00	5 291 259,00	647 826,00
Diciembre	6 728 415,00	6 702 931,00	25 484,00
Total	41 517 913,00	35 368 188,00	6 149 725,00

Según el gasto realizado por fletamento de los 5 buques tipo Aframax contratados bajo la modalidad “Time Charter”, y el ingreso diario de cada buque, recibido después de la distribución de ganancias por parte del “Pool Key”, se evidenció que para los buques ALYARMOUK, EMERALD SPIRIT y SEA FALCON, se cancelaron, por arrendamiento mensual en septiembre, octubre y noviembre de 2020, y del buque SEA BAY, en el mes

Cudrexla 

de septiembre de 2020, valores superiores al ingreso recibido por Amazonas Tanker Pool Company LLC por cada buque.

Sin embargo, el Gerente General de la EP FLOPEC, sin contar con una evaluación comercial y financiera del resultado de la adenda número tres, suscrita el 10 de marzo de 2020, y los "PPA", por buque según su ingreso al Pool, el 1 de diciembre de 2020, suscribió con el representante de Amazonas Tanker Pool Company LLC, la Adenda "Términos y Condiciones Generales Relativos a los Acuerdos de Participación en el Amazonas Tanker Pool", en la que se incluyeron requisitos y condiciones adicionales a los "PPA", como, entre otros: ingreso al menos de ocho buques en el Pool, con un mínimo de tres por participante, período permanente luego del período inicial de 1 año, en el caso de conflictos entre los términos de la adenda y los términos de cualquier "PPA", los términos de la adenda prevalecerán entre el Pool Company, y para solicitar la revisión del resultado neto mensual del Pool (TCE), la EP FLOPEC debía demostrar pérdida durante 24 meses consecutivos.

El Gerente General, que actuó del 21 de febrero al 12 de diciembre de 2020, al no contar previamente con informes técnicos, legales y financieros; del análisis de riesgos para suscribir la adenda número tres para el cambio de modalidad asociativa de Acuerdo comercial con Dragun USA LLP a Amazonas Tanker Pool Company LLC; ni con una evaluación comercial y financiera de la ejecución de la adenda número tres y de los Acuerdos de Participación "PPA", para suscribir la adenda del 1 de diciembre de 2020; y, el Gerente Comercial, Encargado, que actuó del 1 de enero al 13 de diciembre de 2020, al no controlar la negociación de los servicios de agenciamiento, ni velar por el cumplimiento de los requerimientos comerciales de los buques por el cambio de modalidad asociativa, relacionado con la revisión e informe respectivo del Business Plan "Flopec-Mjolner Expanded Cooperation", inobservaron el artículo 40 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, y el numeral 25 del artículo 4 "Atribuciones del Directorio", del Reglamento de Directorio de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana EP FLOPEC, de 26 de julio de 2017, respectivamente; e incumplieron el artículo 12, numeral 1.1 "Gerencia General", número 2, literal b. "Atribuciones y Responsabilidades del Gerente General"; y, el numeral 2.1 "Gerencia Comercial", números 6 y 7, literal b. "Atribuciones y responsabilidades", del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la EP FLOPEC, de 31 de octubre de 2014, y su reforma de 18 de agosto de 2020; e, inobservaron las Normas de Control Interno 401-02 "Autorización y aprobación de transacciones y operaciones",

Cuenta y uso 

401-03 "Supervisión" y 600-01 "Seguimiento continuo o en operación", respectivamente; ocasionando que se contrate cinco buques tipo Aframax por períodos de 2 a 3 años, se incurra en gastos por alquiler, que en algunos meses fueron superiores al ingreso recibido por cada buque, y que, posterior al ingreso de la distribución de ganancias por la aplicación del "Pool Key", exista una diferencia menor de 6 149 725,00 USD.

Con oficios 0020-DNA8-TVIPyA-2021 de 16 de agosto de 2021, y 0119-0001-DNA7-2021-I de 17 de agosto de 2021, se comunicaron los resultados provisionales al ex Gerente General y al ex Gerente Comercial, Encargado.

El ex Gerente General, mediante comunicación de 1 de septiembre de 2021, indicó:

"... Por ello, hasta el año 2020, la EP FLOPEC incorporó y optimó sustantivamente sus herramientas en miras a un desarrollo económico constante, lo que se traduce en importantes avances en materia de negocios de fletes marítimos, en el caso particular a la utilización e implementación de contratos de comercio que permiten mayores alternativas de negocio y crecimiento, un ejemplo claro de ello es la asociación comercial entre dos empresas, a través del contrato principal FLOPEC DRAGUN, 2018. En este primer acuerdo las partes convinieron en llevar a cabo un determinado proyecto común, compartiendo los resultados obtenidos de este (sic). De igual forma. Estos anexos, se traducen en convenios auxiliares como es el caso de (sic) llamado "Amazonas Tanker" del 10 de marzo 2020 para fijar la responsabilidad contractual ante el buen éxito o fracaso de la colaboración inicial. Estos convenios auxiliares (adenda) tiene es (sic) como una estrategia de regular de manera más efectiva la cooperación inter empresarial...- Las cantidades exorbitantes que aducen como una pérdida (sic) ... con una cantidad "supuesta" a modo de estadística "futuras" que a criterio de quien actualmente Gerencia la empresa (...)"

Lo mencionado por el servidor no modifica lo comentado, en razón que no proporcionó informes técnicos, legales y financieros, y demás documentación que respalde la suscripción de la adenda número tres de 10 de marzo de 2020, que cambió la modalidad asociativa de Dragun USA LLP a Amazonas Tanker Pool Company LLC, y por la cual obligó a Mjolner y a la EP FLOPEC a trabajar de manera cooperativa para permitir que la EP FLOPEC flete buques de Amazonas Tanker Pool Company LLC para cubrir cargas de Petrochina y cargas en Ecuador. Adicionalmente, en lo que respecta a la diferencia de ganancias de la distribución que realizó el "Pool Key", corresponde a reportes proporcionadas por la Gerencia Comercial entregados por el Amazonas Tanker Pool Company LLC.

Cuarcilla y dos 

Conclusión

La adenda número tres para el cambio de modalidad asociativa de Acuerdo comercial con Dragun USA LLP a Amazonas Tanker Pool Company LLC, se realizó sin que previamente se cuente con informes técnicos, financieros y legales, y del análisis de riesgos; tampoco con una evaluación comercial y financiera de la ejecución de los Acuerdos de Participación "PPA", para suscribir la adenda de 1 de diciembre de 2020, por cuanto no se controló la negociación de los servicios de agenciamiento, ni se veló por el cumplimiento de los requerimientos comerciales por el cambio de modalidad asociativa relacionado con la revisión e informe respectivo del Business Plan "*Flopec-Mjolner Expanded Cooperation*", ocasionando que se contrate cinco buques tipo Aframax por períodos de 2 a 3 años, se incurra en gastos por alquiler, que en algunos meses fueron superiores al ingreso recibido por cada buque, y que, posterior al ingreso de la distribución de ganancias por la aplicación del "*Pool Key*", exista una diferencia menor de 6 149 725,00 USD.

Recomendaciones

Al Gerente General

12. Previo a la suscripción de un acuerdo para el cambio de modalidad asociativa, solicitará a las áreas competentes, los informes técnicos, financieros, legales, de análisis de riesgos y ambientales, que correspondan, con el propósito de presentarlos al Directorio, para su autorización.
13. Dispondrá al Gerente Comercial que, en coordinación con los Gerentes Financiero y Jurídico, realicen un informe económico y legal de la evaluación de los ingresos, y demás condiciones establecidas en la modalidad asociativa Amazonas Tanker Pool Company LLC, a base del cual determinará la conveniencia y pertinencia de continuar en el Pool Company.


Ing. Carlos Xavier Varela Núñez, MBA.

Director Nacional de Auditoría de Transporte, Vialidad, Infraestructura Portuaria y Aeroportuaria

Catorce y tres 