



Una empresa con energía

18 de abril de 2008

OPO-104-2008

Ing.  
Omar Williamson Cuthbert  
Director de Operaciones

Estimado señor:

ASUNTO: Informe de Fin de Gestión

Sírvanse recibir el informe de fin de Gestión de este servidor como Jefe del Departamento de Operaciones Portuarias de la Gerencia de Refinación.

Atentamente,

DEPTO. OPER. PORTUARIAS

Ing. Henry Arias Jiménez, MBA  
Jefe

HAJ/LAC

C: Misdocumentos/opo2008/consecutivo\*Doc-104-2008

## **Informe de Fin de Gestión del Ing. Henry Arias Jiménez como Jefe del Departamento de Operaciones Portuarias.**

### **A. Presentación.**

Como resultado de mi cambio de puesto en la organización, presento este informe de fin de gestión, como jefe del Departamento de Operaciones Portuarias. El informe se emite para dar cumplimiento a los alcances de la Ley General de Control Interno y Específicamente a la directriz R-CO-61 de la Contraloría General de la República.

El Departamento de Operaciones Portuarias, pertenece a la Dirección de Operaciones de la Gerencia de Refinación. Esta dependencia ha experimentado gran cantidad de cambios operativos en el transcurso de los 16 años que he fungido como colaborador de este departamento. Estas variaciones corresponden a la necesidad de la dependencia de adaptarse a las nuevas disposiciones en la legislación nacional e internacional, así como por el aumento del consumo de petróleo y derivados que ha experimentado el país y producto también de los cambios tecnológicos que ha sufrido la industria de los hidrocarburos y específicamente el transporte por mar de hidrocarburos.

Otros cambios se han dado por variaciones internas en la organización como el uso de procedimientos escritos debidamente normalizados y a iniciativas de los servidores de este departamento para hacer cada día más seguras y productivas las actividades de recepción de embarques y asegurar el control del ambiente durante las operaciones de recepción y descarga de los buques cisterna. La misión y visión de la organización nos impulsa no solo a ser productivos y eficientes sino también a preocuparnos por la seguridad de los servidores de la organización, por el cuidado del ambiente y a ser socialmente responsables en nuestra gestión.

### **B. Resultados de la gestión**

#### **1. Referencia sobre la labor sustantiva de Operaciones Portuarias**

El departamento de Operaciones Portuarias es responsable por la recepción de los buques que transportan materias primas y productos de y para RECOPE en las diversas instalaciones portuarias, de una manera segura, eficiente y con cuidado del ambiente. Manteniendo además vigilancia sobre las características de calidad y sobre las cantidades recibidas.

#### **2. Cambios en el entorno durante la gestión**

Desde 1992 la actividad de recepción de los buques ha aumentado de manera significativa desde cerca de cuarenta buques al año hasta 138 buques recibidos en el año 2007. La recepción de embarques que se realizaba exclusivamente en el puesto 5-1 de Puerto Moín, ha demandado realizar importaciones por el pacífico, específicamente por Puerto Caldera, Punta Morales y se tiene acciones muy avanzadas para establecer una terminal para la recepción de productos en El Roble de Puntarenas. La creciente demanda de diversos productos por el litoral pacífico del país, específicamente de productos como diesel Fuel Oil y LPG sugieren la necesidad de establecer formalmente una terminal de recepción de embarques por Puntarenas, además de eliminar la dependencia de un solo muelle diseñado para la recepción de hidrocarburos.

El crecimiento en el número de embarques ha precipitado un rápido aumento de la ocupación del atracadero 5-1 que hace urgente no solo el establecimiento de la nueva Terminal del Caribe sino mantener en uso el atracadero actual para poder asimilar la demanda.

Durante mi período a cargo del Departamento de Operaciones Portuarias a ha habido cambios como la creación de ARESEP que regula actualmente las tarifas portuarias en vez del MOPT como sucedía en un principio, JAPDEVA estableció la obligatoriedad de pagar los servicios portuarios antes del atraque. Esta dependencia promovió la migración del sistema de pago manual de cheques al pago electrónico de los servicios portuarios. También la referencia de la Dirección de Asesoría legal que indica que los terrenos del sector de Moín son propiedad del Instituto Costarricense de Turismo. Durante este período se crearon las leyes de control interno y Enriquecimiento Ilícito que promueven la generación y mantención de un ambiente en general que promueve la claridad en la gestión y el control. Ha habido diversas modificaciones a la Ley de Contratación administrativa y a su reglamento, así como al Reglamento de Contrataciones de RECOPE.

En el ámbito internacional ha habido una serie de cambios en la legislación como la inclusión de nuevos apéndices más en el convenio MARPOL para regular las aguas servidas de los buques y aguas de sentinas y para regular la disposición de la basura de los buques y la contaminación del aire por tanqueros. También el convenio de Seguridad para la Vida en el Mar SOLAS ha sufrido diversas modificaciones que afectan el diseño de los tanqueros entre lo que cabe mencionar la obligatoriedad de que todos los buques petroleros que se construye a partir de 2004 deben tener doble casco. También la inclusión como un apéndice de del SOLAS del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias que obliga a los buques y a las terminales portuarias a reforzar las medidas de seguridad

para evitar sabotajes, tráfico de drogas, polisiones y atentados terroristas. Estas medidas hicieron obligatorio que el MOPT fuese designado como el ente encargado de administrar y emitir las certificaciones que el código demanda. Además nos han llevado a experimentar cambios tanto en las instalaciones físicas reforzando la vigilancia perimetral, la iluminación, la comunicación y otras así como a realizar modificaciones en los procedimientos operativos.

### **3. Estado de la Autoevaluación de control interno inicial y final**

Dado que la Ley General de Control Interno fue creada en el ínterin de la gestión de este servidor, las medidas de control iniciales obedecían a medidas administrativas comunicadas básicamente por medio de memorandos internos y no por mandato legal. Esta dependencia ha venido realizando revisiones al proceso principal para mejorar la calidad del mismo, reducción de los riesgos sustantivos y para asegurar transparencia en la gestión. Se adjunta evaluaciones de control interno con indicación de los logros y con las acciones por ejecutar durante este año.

### **4. Acciones emprendidas para mantener el sistema de control interno**

Las acciones emprendidas para mantener el sistema de control interno durante el último año incluyen la normalización del sistema de pago de los servicios portuarios a JAPDEVA con todos sus cambios así como la integración de los aspectos más importantes que arrojara el análisis de riesgo que se efectuó en el muelle y en toda la Gerencia de Refinación detalles mayores de esas acciones se incluyen en el informe de autoevaluación de control interno correspondiente a 2007 que se adjunta.

### **5. Logros de la Gestión.**

El logro más importante del Departamento de Operaciones Portuarias es haber recibido por casi 16 años los embarques de los diversos productos sin haber tenido un solo derrame de importancia sin haber tenido pérdidas de producto importantes y sin causar demoras basadas en la gestión de los funcionarios de Operaciones Portuarias.

Además hemos mantenido actualizado el terminal de recepción de manera que hemos pasado satisfactoriamente inspecciones del muelle realizadas por diversas empresas internacionales como lo son Shell, PDVSA y British petroleum entre otras.

Hemos normalizado la gestión de Operaciones Portuarias y se cuenta actualmente con diversos procedimientos operativos que hacen el trabajo más productivo y seguro. El personal de Operaciones Portuarias ha recibido entrenamiento normalizado IMO en recepción de buques, condiciones de seguridad y en diversos procedimientos operativos así como en cálculos de buques y procedimientos de inspección de embarques por parte de Saybolt de Costa Rica.

También en el área Operaciones Portuarias no ha habido accidentes incapacitantes serios en ningún funcionario de Operaciones Portuarias y de únicamente dos accidentes incapacitantes menores en personal del Departamento de Procesos de Refinación Durante todo ese período ha habido un solo accidente serio (quebradura de fémur) de un servidor de una empresa contratista en los 16 años.

Se ha promovido entre la empresa para que se instaure un sistema de respuesta a emergencias y administración de crisis. Se ha promovido a nivel nacional la implantación de un Plan Nacional de Contingencias para Combatir Derrames de Hidrocarburos. Existe una comisión a nivel nacional que trabaja en este tema y que incluye además de RECOPE, personal de MOPT, CNE, JAPDEVA, MINAE y Guardacostas.

Esta Dependencia realizó las gestiones hasta conseguir que RECOPE sea en este momento miembro adjunto de Clean Caribbean and Américas. Esta organización de naturaleza cooperativa, pone a disposición de sus socios equipos y asesoría para combatir derrames de Hidrocarburos en caso de ocurrencia. Esta medida permite a las empresas disponer de medios para combatir un derrame de cualquier proporción sin necesidad de adquirirlos y sin necesidad de costear el mantenimiento de los mismos ni su obsolescencia.

En cuanto a Capacitación, se ha brindado entrenamiento al personal de Operaciones Portuarias en combate de derrames. Se contrató a CCA para brindar un taller específico a los funcionarios de Operaciones Portuarias, al personal de otras dependencias de la empresa y a funcionarios de varias entidades gubernamentales que se verían involucradas. También se ha participado en diversas actividades internas en relación con el tema de derrames.

Obtuvimos el permiso del ministerio de Saludos para registrar y aplicar los dispersantes COREXIT 9500 y 9527. También se tramitó y obtuvo la licencia para aplicar esos dispersantes por parte de SETENA con la colaboración de

personal de la Gerencia de Desarrollo. Se sostuvo diversas reuniones con personal de Aduana y se acordó que ellos darían permiso para desalmacenar los equipos y luego hacer los trámites de internamiento, en caso de un derrame. Para ese propósito se brindó una lista traducida al español, de los equipos que posee CCA a Ministerio de Hacienda para facilitar.

## **6. Estado de los proyectos más relevantes**

### **a) Nueva terminal del Caribe.**

Este proyecto recibió recientemente permiso de SETENA para proceder. Se espera que dicho proyecto se esté publicando a mediados de mayo Este servidor ha fungido como representante del usuario del proyecto por lo que sugiero que se nombre a otro servidor por mi salida del puesto. Operaciones Portuarias envió más de un centenar de observaciones al proyecto de las cuales algunas se han incorporado y otras están pendientes. El Ing. Leonel Altamirano Jefe del Departamento de Ejecución de Proyectos Limón quedó de sostener una reunión con nosotros para revisar el proyecto en detalle antes de proceder a publicar. Planos del proyecto están disponibles en nuestra dependencia. Finalmente quiero resaltar la importancia de contar con el nuevo atracadero de tanqueros en Moín, lo más pronto posible, así como de seguir usando la terminal actual para poder disminuir de manera efectiva el pago de demoras y los atrasos operativos.

### **b) Dragado del muelle de Moín**

El dragado del puerto lleva un avance de 26%. Sin embargo por un accidente que sufrió en diciembre pasado la draga "Catleya" fue necesario enviar la embarcación a dique para su reparación. La empresa contratista solicitó la suspensión de la contratación por un período de dos meses que espiraban el 10 de abril. Según lo refirió el Ing, Jorge Rojas Montero, Director de Ejecución de Proyectos se está tramitando la venida de otra draga para mejorar la ejecución y la Catleya al llegar a Moín debe realizar las pruebas de estanquidad. Según la información se le extendió al contratista la entrega 240 días más contados a partir de mediados de mayo por lo que si no se experimenta otro tipo de atrasos, el proyecto estaría concluido en los primeros meses del año próximo. Se está a la espera del resultado de un análisis de granulometría para valorar si las condiciones

indicadas en el cartel son correctas o no. En diversas reuniones con JAPDEVA se ha planteado la posibilidad de generar una tabla entre profundidades y calados permisibles para ser aplicada durante el desarrollo del proyecto de dragado y así empezar a aprovechar lo más pronto posible el beneficio del dragado así como también poder realizar una planificación adecuada de los fletes y contratos venideros. Es muy importante realizar esta gestión con JAPDEVA, para ese propósito hay que reunir a los pilotos y que se apruebe la tabla descrita. Una vez acordada se traen los buques de más calado contra la presentación de los sondeos que señalen las profundidades acordadas.

### **c) Rediseño del Sistema Contra Incendios del muelle**

Basado en recomendaciones de Ingeniería de Bomberos del INS, con el decreto de ley que obliga al cumplimiento de las normas NFPA y con la detección en sitio de algunas limitaciones se decidió realizar una contratación para rediseñar el sistema contra incendios del muelle. Esta contratación 2007-09-3108 ya fue adjudicada (o.c. 2008-05-0129) a José Camacho y posee 180 días de tiempo de entrega a partir del 25 de marzo. Según el contrato debe entregar el diseño este año, con suficiente tiempo para poder hacer el pedido con los cambios sugeridos por el contratista y ponerlo a inicios de 2008. El diseño incluye un edificio que albergue los controles del sistema contra incendios, espacio para facturación para trasiegos en camiones cisterna, equipos de combate de incendios y espacio para las personas encargadas de cuidar el control del ambiente durante las operaciones de descarga de los buques. El rediseño incluirá los sistemas de monitores, ubicación, valoración de la capacidad de bombeo, posibilidad de compartir agua con el sistema del nuevo atracadero de tanqueros, la implementación de bombas jockey y paneles automáticos para el arranque de las bombas. Cabe destacar que hoy día, por disposición legal, se debe cumplir la normativa NFPA en Costa Rica. Se debe entonces verificar que el diseño cumpla con la normativa descrita en todos sus alcances.

### **d) Instalación de ánodos de sacrificio en los pilotes del muelle petrolero.**

La labor de protección de la corrosión en los pilotes del muelle es una labor de importancia capital para mantener la resistencia

estructural y alargar la vida útil del muelle petrolero. La protección de la zona expuesta se hace por medio de recubrimientos epóxicos y la zona sumergida por medio de protección catódica utilizando ánodos de Zinc. Recientemente se concluyó la instalación, por parte de la empresa Náutica JJ, de un segundo lote de ánodos de sacrificio mediante la orden de compra 2007-5-0193 y solo resta la instalación de ánodos en una sola fila, para haber renovado la totalidad de los ánodos de sacrificio del muelle. Esta contratación se pretende realizar durante el año próximo.

#### **e) Nuevo dosificador de espuma**

El suministro y la instalación del nuevo dosificador de espuma del muelle se ejecutó por medio de la contratación directa 2006-CD 300066-01 recibió el 15 de enero de 2008 pero tenía una válvula trabada y además una fuga de espuma que se corrigieron recientemente. El proveedor fue la empresa Prevención y seguridad Industrial quién entregó la obra con 180 días de atraso y el monto correspondiente a la multa le fue deducido del pago final. Este dosificador posee mayor capacidad que el anterior y por ende puede dosificar espumógeno al 3 % a un caudal mayor de agua (hasta 5000 GPM). El nuevo sistema es redundante pues está dotado de dos bombas para el espumógeno y cumple con lo establecido por la normativa NFPA correspondiente. Esta capacidad adicional está pensada para cumplir con la necesidad derivada de las nuevas bombas contra incendio que están en concurso y eventualmente con un posible enlace con el sistema contra incendios del nuevo atracadero cuyo cartel se publicará pronto.

#### **f) Limpieza y pintura de los Pilotes del muelle**

Para los pilotes del muelle hace varios años, se solicitó el trabajo de pintura u otra solución al problema de corrosión. Por razones presupuestarias y de otra índole hasta el año antepasado se consiguió con la colaboración del Ing. Gustavo Centeno tener el cartel listo e iniciar su trámite de Licitación abreviada # 2006LR-903133-02, sin embargo se tuvo que declarar desierto por razones del costo según nota MAR-OC-188-2008. El concurso se sacará de nuevo.

**g) Construcción de caseta de Vigilancia en el muelle con techo para camiones**

Esta caseta permitirá mejorar de manera considerable la supervisión del acceso al puesto de atraque y mejorar el cumplimiento de la normativa ISPS. Esta contratación se adjudicó por la suma de 54 858 064.05 colones a Construcciones Integrales de San José y tiene como tiempo de entrega 140 días naturales. Se espera la confección de la orden de compra. Desde 2002 esta dependencia emprendió acciones para la confección de este inmueble y finalmente se materializará durante el transcurso de este año.

**h) Reparación del sistema de iluminación del muelle**

Acaba de dar inicio la obra de acortar las torres de iluminación del muelle petrolero. Esta labor incluye, además del corte en las torres para que resulten en 24 metros de altura (actualmente tienen 30 metros), la instalación de escaleras con protectores, la instalación de canastas superiores y la instalación eléctrica necesaria para que el sistema quede alumbrando al 100 % con seis lámparas de 1000 Watts cada una. Esta contratación mejorará la iluminación, ahorrará energía y facilitará el mantenimiento de las luces y de los pilotes y escaleras. Si no se presenta demoras importantes la labor debe terminar en agosto de este año a más tardar.

**i) Instalación de una bita en el Duque de Alba del muelle**

La contratación # 2007-9-3107 esta adjudicada al contratista Tadeo Calderón y lista para que de inicio con los trabajos. Esta contratación se estima esté concluida muy pronto máximo tres meses. Contar con esa bita nos da la seguridad de que siempre se pueda amarrar en ese punto desde la proa del buque y con esto evitar demoras por inhabilitación del gancho de desamarre rápido que hay en el duque de alba actualmente ya que presenta fallos frecuentes.

**j) Nuevas Bombas del SCI del muelle.**

La contratación para adquirir nuevas bombas del SCI del muelle tuvo que ser declarada desierta por razones legales, pero pronto saldrá a concurso. Las bombas actuales son muy viejas y se ha recomendado que se sustituyan por parte de la sección mecánica de refinería. Se

ha aprovechado para incrementar la capacidad de las mismas, mejorando así la seguridad en el muelle pues se tendrá bombas nuevas que mejoran la confiabilidad así como más agua disponible pues tendrán 1500 GPM cada una.

#### **k) Circuito de líquidos bituminosos**

La labor correspondiente a la contratación para el rediseño del circuito de líquidos bituminosos en el muelle está prácticamente concluida. Esta labor permitirá concentrar el almacenamiento de residuos inflamables en un solo punto para mejorar su control, también mejora la seguridad pues un incendio o explosión del mismo no afectaría la torre de descarga del muelle ni produciría contaminación del mar por hidrocarburos. Pronto se podrá poner en servicio esta obra. Sin embargo se ha solicitado a la sección civil de refinería que realice otra contratación para hacer el nuevo tanque de almacenamiento más grande y así poder eliminar el tanque vertical de acero del muelle. Esta medida se tomó, según recomendación realizada por los consultores que realizaron el estudio de áreas peligrosas para el muelle. Esta labor se planeó hacerse como una ampliación del contrato vigente pero no fue posible. Al contratista se le solicitó que dejara una prevista para la ampliación de la capacidad del tanque de concreto y así lo hizo. También se le pidió no enterrar la parte exterior del tanque donde se hará la ampliación por razones obvias.

#### **l) Sistema de circuito cerrado de TV.**

Actualmente se tiene en operación un CCTV de cuatro cámaras y un grabador y una unidad de almacenamiento que nos permite vigilancia continua, en los sectores más importantes de las instalaciones del muelle. Este circuito resulta de suma importancia tanto para la seguridad física como para el control de operaciones, sin embargo se dispone en este período de presupuesto para adquirir equipos de mejor calidad que mejoren la vigilancia y además permitan grabar las maniobras de atraque y desatraque de los buques y el gobierno remoto de las cámaras. También permitir la integración al sistema de CCTV del resto de la empresa.

#### **m) Reparación del cargadero de asfalto del muelle.**

Se ha sostenido reuniones con el personal del Departamento de Procesos de Refinación, Departamento de Servicios Técnicos y Departamento de Mantenimiento de Refinería para mejorar las condiciones del cargadero de asfalto. Según un dictamen del Ing. Roberto Sánchez el cargadero debe ser sustituido, pero como esto requiere de tiempo se acordó realizar unas mejoras provisionales al cargadero mientras se sustituye. Las reparaciones se harán con el soporte del Departamento de Mantenimiento y el nuevo cargadero sería diseñado por un estudiante de Ingeniería Mecánica como práctica, asesorado por personal de Servicios Técnicos, También se debe valorar integrar la contratación de este cargadero con los que arroje un estudio que se está solicitando como medidas de contingencia cuando por alguna razón no se disponga del atracadero 5-1.

#### **n) Plan de contingencia por inhabilitación del puesto 5-1**

El Consejo Consultivo de RECOPE encomendó a esta dependencia la tarea de preparar un procedimiento de emergencia por inhabilitación del 5-1. Este documento ya se elaboró y revisó, también se envió a revisión por parte de los señores gerentes. Una vez que tengamos las observaciones se tramitará su formalización. También se nos encargó presentar un proyecto de inversión para dotar a RECOPE de diversos suministros y servicios que permitan un plan de emergencia por inhabilitación del 5-1. Ya las necesidades se definieron y solo resta el envío del mismo con una nota a la Dirección de Planificación.

#### **o) Mantenimiento de los pilotes del muelle 2006-LR-903133-02**

Esta contratación ha sido impulsada por varios años por Operaciones Portuarias. El pedido de artículos es el 2006-9-3133 el cual salió a concurso por 149 362 .92 \$ pero fue declarado desierto por razón de costos y se espera su republicación. El trabajo consiste en limpiar profundamente la superficie de los pilotes hasta metal blanco, al menos AS 2 ½ y luego aplicar base y acabados epóxicos desde un metro bajo al agua hasta la empotratura de los pilotes al retículo de vigas que soporta las losas que conforman el pavimento del muelle petrolero.

#### **p) Reparación del centro de Capacitación.**

Después de promover esta contratación por más de dos años, el pedido está elaborado y en proceso de revisión. Se requiere darle toda la celeridad para poder ejecutarlo este año. El pedido incluye reparación de filtraciones, sustitución del techo, pintura general, acondicionar los parqueos y drenajes para evitar la acumulación de agua detrás del edificio. El monto estimado es de 38 millones.

**q) Reparación del edificio de Operaciones Portuarias.**

Este pedido se ha estado promoviendo por años. El pedido está redactado pues se sacó infructuosamente el concurso en dos ocasiones, falta según el Ing. Alexis Rodríguez realizarle unas revisiones y determinar el nuevo monto estimado y sacarlo a concurso otra vez. Debe promoverse la emisión formal del pedido con toda celeridad para poder ejecutarse este año.

**r) Mantenimiento menor de la terminal petrolera.**

Operaciones Portuarias ha mantenido un contrato continuo de mantenimiento menor que resulta fundamental para mantener el terminal en condiciones operativas. Este contrato consiste en mantener cinco personas de manera continua para realizar la limpieza de zonas verdes, limpieza de predios, barrer predios, ejecutar labores menores de carpintería y albañilería, realizar labores de limpieza de superficies y pintura, realizar labores de engrase de válvulas e hidrantes, mantenimiento y pruebas de mangueras, entre otras. Actualmente el contrato es el 2007-5-492 a favor del Sr. Rafael Hernández Sánchez y el inicio fue el 27 de agosto de 2007 y lleva ocho meses en ejecución. Esta contratación es prorrogable a satisfacción de las partes.

**s) Mantenimiento del sistema contra incendios del muelle.**

Para mejorar la efectividad operativa del sistema contra incendios del muelle se ha estado sacando de manera continua una contratación para que se le brinde mantenimiento al sistema contra incendios del muelle. El servicio consiste en visitas mensuales de tres días por un técnico mecánico y otro electrónico con sus sendos ayudantes quienes ejecutan un programa que les prepara un profesional del departamento de Mantenimiento de la Gerencia de

Refinación, pero que pueda atender situaciones imprevistas generadas en el sistema. El contrato actual lo posee el Señor Rafael Hernández Sánchez

t) Conexión y desconexión de mangueras

El servicio de conexión y desconexión de manguera y atención a las operaciones de descarga del muelle se efectúa por medio de contrato, en este momento se encuentra contratado al Sr. Danny Hayling Shaw

u) Centro de capacitación.

## **7. Administración de los recursos financieros.**

Se adjunta la última ejecución presupuestaria del departamento. Ahora se dispone de un software sencillo pero efectivo para el control presupuestario que se debe cargar con la información de lo gastado y ponerse a tono. Esta herramienta es de mucha ayuda para facilitar el control presupuestario. Debe ponerse atención sobre todo a las cuentas 2711 y 2712 pues tienen varios compromisos pendientes y puede que requieran ajustes. Ahora Operaciones tiene por primera vez recursos para el pago de los servicios portuarios por lo que se debe prestar atención en esa cuenta.

## **8. Sugerencias para la buena marcha de Operaciones Portuarias y Observaciones sobre otros asuntos de actualidad.**

El Departamento de Operaciones Portuarias debe enfrentar el proceso de apertura de Puerto Moín de modo que debe seguirlo muy de cerca y emprender las acciones necesarias para consolidar la prioridad de uso de los atracaderos actual y futuro para no interrumpir las operaciones de recepción de embarques. Debe procurar que la empresa ejecute con toda celeridad el proyecto del nuevo atracadero para evitar el pago de onerosas demoras derivadas de la congestión de buques en el nuevo atracadero. Debe consolidar los cambios propuestos en materia de recursos humanos para poder realizar la expansión de las operaciones de recepción al Pacífico. Debe además seguir el proyecto del terminal de recepción de hidrocarburos por barranca para que este se ajuste a las necesidades de recepción y su compatibilidad con las otras terminales así como asegurarse de que el nuevo terminal sea seguro y adecuado para las operaciones de recepción que de pretende. Un aspecto de crucial importancia es que se revise en el proyecto

la predicción de agitación del oleaje del nuevo atracadero y par el existente y si poder realizar los estudios y cambios necesarios para evitar lo más posible el problema de agitación del oleaje en Moín.

#### **9. Cumplimiento de disposiciones de la Contraloría General de la República.**

No existen asuntos pendientes de cumplir con la Contraloría. Nuestras observaciones al único informe reciente del órgano contralor sobre las demoras y estadías de los buques cisterna fueron rendidas a la Dirección de Operaciones.

#### **10. Estado de cumplimiento de recomendaciones de Auditoría Interna.**

No existen asuntos pendientes con la auditoría en este momento, aunque en este momento se está corriendo uno sobre los activos de la empresa pero el informe final no ha salido. Otro estudio que recientemente salió fue el de Tiempo extraordinario. Nuestras observaciones sobre el mismo fueron remitidas oportunamente a la Dirección de Operaciones.