



CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO LEGISLATIVO
Oficina de Asistencia Técnica Legislativa

ASUNTO:	<i>Estudio de Antecedentes</i>
TEMA:	<i>Política Portuaria</i>
SOLICITANTE:	<i>Comisión Segunda del Senado</i>
PASANTES A CARGO:	<i>Alejandro Ramírez, bajo la mentoría del doctor Jaime Sánchez Cortes.</i>
FECHA DE SOLICITUD:	<i>Noviembre de 2003</i>
FECHA DE CONCLUSIÓN:	<i>Febrero de 2004</i>

DESCRIPCION DE LA SOLICITUD:

El presente estudio ha sido realizado, gracias a la petición hecha por la comisión segunda del Senado de la República. En ella, se incluye la investigación y el desarrollo de los siguientes puntos específicos:

- 1) Estructura organizacional y legislativa del sistema portuario colombiano, con énfasis en el marítimo, y necesidad de crear, por medio de la legislación y reforma de la Ley 1ª de 1991, una verdadera política pública portuaria por parte del Gobierno Nacional.
- 2) Atender el tema de la reforma al modelo de concesiones.
- 3) Revisar atentamente el tema de la relación entre los operadores y las sociedades portuarias.

RESUMEN EJECUTIVO:

1. POLITICA PORTUARIA NACIONAL. La estrecha relación y necesaria coherencia entre el transporte marítimo internacional, los puertos, su zona de influencia, las redes viales terrestres (carreteras y ferrocarriles), fluviales y aéreas, hacen imprescindible la planeación multimodal del transporte y desde luego una política pública integral de puertos por cuanto estos, además de ser modos para la transferencia de carga en la red global de transporte, son motores de desarrollo nacional y estimulan el crecimiento industrial en la zona a la cual sirven. Los puertos marítimos pueden desempeñar un papel destacado en el fomento del comercio internacional al generar actividades comerciales e industriales que contribuyen directamente al progreso económico del país.¹

1.1 Los puertos colombianos. Colombia, a diferencia de otros países que han incorporado en el derecho consuetudinario “los usos y costumbres del puerto”, aún no ha podido descifrar el papel de estos en su desarrollo económico y ha oscilado en diversos enfoques coyunturales sin tener en cuenta la cultura e idiosincrasia nacional y regional, o con instrumentos perversos “para la generación de empleo”. Antes que orientados por una política de interés general, los

puertos colombianos se han movido al impulso de cambiantes intereses locales y rivalidades regionales.

La verdadera actividad portuaria solamente empieza a darse en condiciones muy precarias cuando el río Magdalena se abre a la navegación a vapor en 1846. A partir de esa fecha se agudizó la rivalidad entre las ciudades de Cartagena y Santa Marta y apareció Barranquilla, que por estar sobre el río, adquirió gran importancia por su acceso directo al mar por las Bocas de Ceniza. Desde entonces, la historia portuaria nacional ha consistido en un continuo y costoso esfuerzo de Cartagena y Santa Marta por llegar al río y de Barranquilla por llegar al mar para obviar los bancos de arena que periódicamente volvían intransitable el paso por Bocas de Ceniza.ⁱⁱ

Estos esfuerzos dieron origen a las primeras concesiones para construir líneas aisladas de ferrocarril que terminaban en precarias facilidades para la transferencia de carga a embarcaciones. El único puerto que merecía este nombre era Puerto Colombia pero las obras de Bocas de Ceniza a partir de 1906 destruyeron Isla Verde dejándolo sin protección y rápidamente se sedimentó, con lo cual llegó a su fin esta costosa y funcional infraestructura. Esas concesiones a empresas extranjeras tuvieron una existencia muy traumática sujeta a pleitos, reversiones y elevados costos para la Nación.

El país tuvo que recibir la mayoría de las concesiones por reversión, caducidad o entrega voluntaria al no poder dar cumplimiento a los compromisos por parte del concesionario. Se ensayó entonces entregar las instalaciones en arrendamiento y finalmente la Nación tuvo que administrarlas directamente.ⁱⁱⁱ

1.1.1 Colpuertos. Bajo la dirección de entidades del gobierno se construyó, directamente o por contrato, toda la infraestructura portuaria actual del país, la cual se vino a terminar con Puertos de Colombia "COLPUERTOS", como establecimiento público, en el período 1959-1975. Sin embargo, la política portuaria cambió nuevamente bajo la presión local que estimaba la estructura demasiado centralista y carente de flexibilidad para la contratación de personal en los terminales y "COLPUERTOS" se transformó en empresa comercial del Estado, con descentralización administrativa, presupuestal y para la contratación de personal, con participación de las autoridades locales y regionales, de los usuarios y de los sindicatos,^{iv} en la junta directiva nacional y en las juntas administradoras de cada terminal. Después de un periodo brillante (1983-1986) COLPUERTOS fracasó dejando la sensación de que la estructura administrativa escogida había sido la responsable.

1.1.2 Otros sistemas de administración portuaria. Para tratar de aclarar este punto, se hizo un análisis comparativo con una variedad de estructuras de países con larga experiencia portuaria y amplia gama de estructuras funcionales. Para el efecto se escogieron los sistemas portuarios de Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos, los cuales cuentan con distintas fuentes de tipo jurídico, administrativo, económico y político.

Los resultados de la comparación muestran grandes coincidencias en temas fundamentales y diferencias en las formas de aplicación:

- a) aparece muy evidente la necesidad de un ente que planifique y oriente el desarrollo portuario a nivel nacional, para dar respuesta adecuada a los cambios en el transporte marítimo internacional con sistemas logísticos eficaces;
- b) en todos los sistemas consultados existe una clara diferenciación entre los operadores y la administración del puerto;

- c) los puertos pueden ser construidos por el Estado o por entes estatales del orden regional o local o por empresas comerciales de carácter privado pero sus inversiones están orientadas o reguladas por el órgano de planificación;
- d) los puertos construidos por el Estado son administrados por alguna agencia estatal o privada sin ánimo de lucro (puertos autónomos) con el fin de reinvertir en el sistema y hacerlo autosuficiente; en ciertos casos (EEUU), algunos se entregan en arrendamiento (charter) a empresas privadas para su explotación.
- e) los puertos construidos por empresas privadas son administrados por éstas y constituyen un negocio privado con cercana vigilancia por parte del órgano planificador, que aún puede aprobar o improbar las inversiones y vigilar su contabilidad;
- f) los operadores de todos los puertos, privados y estatales, son generalmente empresas privadas que actúan en un mercado de libre competencia pero regulados por el Estado con el fin de lograr avances tecnológicos, eficiencia y costos razonables. En algunos casos participan empresas estatales en igualdad de condiciones;
- g) existe una gran participación de los sectores económicos, no solamente los usuarios, en el ente de planificación nacional y en las juntas directivas de las entidades administradoras de los puertos;
- h) en todos los casos el Estado es un fuerte actor en el desarrollo portuario;
- i) en general se observa una gran influencia histórica acorde con su larga tradición portuaria, pero atemperada por los avances tecnológicos en el sector.

Al incluir la comparación con la estructura de COLPUERTOS se observa similitud con el sistema administrativo francés, con grandes avances en materia de descentralización y participación de los usuarios en los niveles más altos de decisión del ente nacional, así como de los entes locales. La gran diferencia consiste en la operación, tanto en los servicios que se le da a la carga como a las naves, que en COLPUERTOS se volvió monopolio al eliminar la competencia de terceros mediante el simple expediente de convertirlos en trabajadores oficiales incorporándolos a su nómina, con lo cual se satisfizo las presiones locales en los puertos que veían a la Empresa como la gran empleadora y dispensadora de beneficios y jugosas pensiones, a lo cual contribuyeron las irregulares administraciones que dirigieron la Empresa durante doce de sus diez y seis años (1975-1991) de existencia^v. La responsabilidad de las administraciones en el fracaso es clara al comparar los resultados de la que dirigió la Empresa entre 1983 y 1986 con todas las demás.^{vi}

Del análisis comparativo también queda claro que en los puertos existen diversas competencias que deben definirse con claridad. Estas se desprenden de fuentes jurídicas, económicas y políticas.^{vii} Es así como la infraestructura portuaria se desarrolla, moderniza y mantiene de conformidad con los objetivos y estrategias de la política nacional de puertos que interpreta y satisface las necesidades y aspiraciones del comercio internacional del país con horizontes mínimos deseables de 20 años^{viii}, en sintonía con el desarrollo global del transporte marítimo internacional. El control de tráfico, la construcción de obras civiles, los servicios a la carga y los servicios a las naves también requieren de capacidades y habilidades especializadas y no es común asignarlas a la misma entidad.^{ix}

La división de competencias es generalmente mayor en los países más organizados. Sin embargo, existen diversas formas de ejercerlas de conformidad con la estructura del respectivo Estado, su modelo económico y sus decisiones políticas.

La elección de una forma apropiada de administración portuaria es más bien un elemento de la Política Portuaria, que una parte de la elaboración de un Plan de Desarrollo portuario concreto.

1.2 La privatización portuaria. Los puertos del mundo recibieron de lleno el impacto de la revolución que el contenedor causó en el transporte marítimo y que los obligó a una evolución muy rápida para asimilar la nueva tecnología.

1.2.1. La revolución del transporte marítimo. Malcom Mc Lean introdujo el contenedor en el transporte carretero en la década de 1950, pero solamente a principios de 1970 se empezó a utilizar en forma masiva en el transporte marítimo. Este empaque metálico ofrece muy buena protección a la carga pero su ventaja fundamental estriba en que es un empaque modular normalizado y por consiguiente permite automatizar su manejo. Este simple hecho convirtió a los puertos de intensivos en mano de obra, indispensable para el manejo de la carga suelta, en intensivos en capital para financiar los equipos requeridos por la automatización. Se aplicó la economía de escala para reducir costos por movimiento y volver atractiva la nueva tecnología.^x

El número de contenedores transportados, descargados o cargados se volvió más importante que la distancia en lo relativo a costos navieros y los puertos dejaron de ser destinos de la carga para convertirse en nodos dentro de un sistema multimodal supremamente flexible que poco a poco los convirtió en parte de sistemas logísticos complejos en proceso permanente de optimización. Creó corredores de transporte con grandes volúmenes de contenedores, sirviendo a regiones en lugar de países, y la competencia portuaria se centró en tratar de formar parte de ellos. El sistema multimodal, la rapidez y el bajo costo de las transferencias entre distintos modos, volvieron transparentes los continentes para el transporte marítimo.^{xi} Las naves-porta contenedores fueron pasando rápidamente de primera a tercera y cuarta generación, con capacidades que en la actualidad llegan a los siete mil contenedores por nave y aparecieron las naves post Panamax que ya no necesitaban cruzar los canales tradicionales.

Los puertos multipropósito, aquellos que reciben carga suelta, contenedores, gráneles etc., fueron reemplazados rápidamente por terminales especializados para cada tipo de carga y con calados adecuados a las naves más modernas. Los gráneles sufrieron parecida transformación y las ratas de cargue y descargue se elevaron en forma impresionante. Puerto Bolívar en la Guajira, con sus nueve mil toneladas hora, es un buen ejemplo de esta tendencia.

Para enfrentar el reto del contenedor y de los gráneles los puertos requirieron grandes inversiones. En la década de 1980, las alternativas eran claras: o el Estado hacía las inversiones directamente o mediante préstamos de la Banca Internacional o desarrollaba estrategias para vincular al capital privado a la modernización portuaria.

La carencia de recursos gubernamentales en los países en desarrollo los llevaron a buscar la inversión privada, nacional y extranjera, para financiar las nuevas facilidades portuarias requeridas y en América Latina, Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Méjico, Panamá y Uruguay, hasta la fecha, han seguido este camino en busca de recursos frescos y abundantes. Algunos han logrado extraordinarios éxitos en este propósito y otros no tantos.

1.2.2 La respuesta de los puertos colombianos. Entre 1983-86 la administración de COLPUERTOS dio un fuerte viraje para recuperar financieramente a la Empresa, con lo cual logró recursos propios para recuperar la infraestructura de los puertos públicos y definir y poner en práctica una estrategia para privatizar la operación de los puertos manteniendo su administración en manos del Estado. Para preparar los puertos para el manejo de contenedores consiguió un préstamo del Banco Mundial.^{xii}

La estrategia de privatización tenía tres herramientas fundamentales: a) reducción de personal por desgaste, es decir, no reemplazar al que se iba pensionando y recurrir cada vez más a

operadores privados para mantener y mejorar los servicios a las naves y a la carga, b) crear por ley un fondo autónomo para pagar las pensiones con aportes de la Empresa y c) adelantar con las utilidades obtenidas en este lapso, un agresivo plan de recuperación de la infraestructura y su adaptación al manejo de contenedores y al mismo tiempo contratar un préstamo con el Banco Mundial para el equipo de manejo de contenedores y preparar proyectos de expansión, como el terminal de contenedores en Bahía Málaga, en el Pacífico, y el canal seco por el istmo cerca de la frontera con Panamá.

A partir de 1987 la administración de la empresa decidió cambiar la estrategia por una de choque que, mediante el incremento acelerado de personal y el regreso a las prácticas convencionales anteriores a 1983, forzara la quiebra y la consiguiente liquidación, lo cual se logró mediante la Ley 1ª de 1991. La Empresa que era viable en 1985 con los ajustes introducidos en 1983, pasó a la situación de quiebra en menos de tres años, con un costo exageradamente alto para la Nación. (Pago de indemnizaciones, pensiones y asunción de obligaciones nuevas con cargo al Tesoro Nacional íntegramente.) Además, con FONCOLPUERTOS se abrió una puerta para el saqueo de las arcas nacionales.

1.2.3. La privatización. Si con esta figura se buscaba la privatización de la operación en busca de mayor eficiencia y adopción de nuevas tecnologías, al mismo tiempo que su participación en los costos de modernización, los resultados muestran que la estrategia seguida no fue la más afortunada frente a las que utilizaron otros países de la región.

En Colombia la Ley 1ª del 91 creó unas sociedades anónimas privadas con una reducida participación del Estado -participación que ha venido disminuyéndose continuamente- para así entregarles a éstas los puertos públicos, partiendo de la suposición de que la infraestructura estaba completamente depreciada, ofreciendo y adjudicando concesiones sobre los terrenos, haciendo total abstracción del valor comercial de la infraestructura que acababa de ser reparada y puesta a punto para recibir equipo pesado moderno.

Como consecuencia de lo anterior, se tiene la creación de un escenario caracterizado por obtener resultados contrarios a los que normalmente se buscan obtener por medio de un proceso normal de privatización. Concretamente se habla de la creación de empresas bajo condiciones altamente proteccionistas (entrega sin licitación pública de valiosos y vitales activos del Estado por periodos de veinte y treinta años), que además poseen privilegios adicionales como los de exoneración del cumplimiento de la ley en lo referente a los aportes mínimos del capital social para constituirse, y el avalúo de los bienes entregados por el Estado^{xiii}.

La estrategia de entregar la infraestructura a empresas privadas cuyos socios no aportaron siquiera los recursos para pagar las acciones, no era, posiblemente, la mejor forma de obtener los grandes capitales que la modernización portuaria requería. Simplemente se les entregaron unos valiosos activos para que los explotaran, constituyendo de paso un monopolio privado altamente rentable y sin riesgos. El crecimiento desordenado de pequeñas instalaciones portuarias privadas para servicio privado, que en nada contribuyen al mejoramiento del sistema global, regional o nacional de transporte multimodal, pero con efectos multiplicados sobre el medio ambiente costero, parece ser el efecto de la política de privatizar la administración portuaria sin un objetivo claro.^{xiv}

Con el propósito de tratar de comprobar esta hipótesis, se estudió el caso de Méjico, que por tener una estructura de Estado Federal ofrece mayor complejidad en un proceso de privatización portuaria y por no ser país desarrollado, como los anteriormente estudiados, ofrece muchos más puntos de comparación. Los resultados fueron los siguientes:

Es interesante señalar que Méjico, que inicio su proceso en 1993, dos años después de Colombia, encontró necesario, para adelantar y profundizar la privatización, crear la dirección de la Administración Portuaria Integral (API), una empresa comercial descentralizada (acorde con el régimen federal del Estado) de propiedad del Estado y con vocación de privatización mediante la venta de acciones y con capacidad para impulsar el proceso y captar la inversión extranjera en el desarrollo de terminales modernos especializados. Además, se estableció una instancia de coordinación al más alto nivel operativo para dar fluidez al manejo de la interfase mar-tierra (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante).

El proceso descrito resultó muy ordenado y permitió mantener una visión de conjunto sobre el papel de los puertos en el sistema logístico global. En ausencia de un sistema de planificación centralizado, esta visión permite orientar el esfuerzo, aceptar y adaptarse a las tendencias del entorno, como la concentración de carga en algunos terminales y el flujo de inversiones a sitios estratégicos para los corredores globales de transporte multimodal.

Otro elemento importante es el principio de que el capital privado accede al sistema mediante licitaciones internacionales altamente competitivas. Para las acciones de API existe un límite de capital extranjero (49%) pero para las inversiones en los puertos no hay límite. Los puertos nunca dejan de ser del dominio público y se entregan a particulares solamente por periodos de tiempo fijos y de acuerdo a los resultados de las licitaciones hechas por la API que, hasta el 2002 seguía siendo totalmente estatal.

Los resultados obtenidos por Méjico son interesantes:

En un periodo de cinco años (1995-2000) la empresa privada invirtió mil quinientos nueve millones de dólares en adquisición de infraestructura portuaria, construcción de terminales especializados, equipo de alto rendimiento e implementación de sistemas modernos para el manejo y comercio de carga. Durante el mismo periodo la API invirtió trescientos treinta millones en infraestructura portuaria y desarrollo de nuevas áreas para muelles, terminales y zona de almacenaje (Puertos 2002). Estas inversiones duplicaron el número de terminales especializados, diferentes de los petroleros, en solo cinco años. Entre 1995-2000 el número de terminales de contenedores se incrementó de siete a doce, terminales para granos de 3 a 8, terminales para minerales de 7 a 12, y terminales para líquidos de 5 a 11. El resultado de esto fue el incremento en capacidad, para los terminales diferentes de los petroleros, de 59 a 120 millones de toneladas al año. (Puertos 2001)^{xv}

También se analizó el caso chileno. En 1981 se dictó la Ley N° 18.042, (Ley de puertos y navegación) que estableció un nuevo modelo portuario destinado a cambiar totalmente el sistema estatal que se venía aplicando desde 1960. Este modelo ordenaba la disolución de EMPORCHI -Empresa Portuaria de Chile- y consideraba la creación de 10 sociedades anónimas portuarias independientes entre sí, las que quedaban bajo un holding que administraría una Corporación Nacional Portuaria, persona jurídica de derecho público con patrimonio propio y sede en la ciudad de Valparaíso, que también se creaba con este sólo objeto.

El modelo establecía como principio general la privatización del sistema, tanto en las operaciones portuarias de transferencia, porteo y almacenaje, como en la infraestructura, la que si bien no se vendía, se entregaría en concesión permitiendo la licitación de los sitios de atraque y de los almacenes portuarios, los que administraría el sector privado en régimen de libre competencia.

La aparición de poderosos monopolios privados que pondrían en peligro el desarrollo económico de este país lo obligaron a mantener en suspensión la ley, aplicarla parcialmente y finalmente derogarla y continuar con el proceso de privatización de la operación portuaria, conservando la empresa estatal administradora de los puertos públicos, para ejecutar la política del Estado en esta materia y convertirlos en herramienta fundamental en el sorprendente desarrollo comercial alcanzado por Chile durante la apertura económica.

Dada la especial situación que se produjo con la imposibilidad de aplicar el modelo de 1981, se dictó en 1990 la Ley N° 18.966, por medio de la cual se restauró la plena vigencia jurídica del sistema portuario y se reformó la directriz número 290 consagrándose en el derecho, lo que se había venido aplicando de hecho por casi 10 años.

Con estas modificaciones se consagró en definitiva, un sistema mixto por medio del cual el Estado a través de su Empresa Autónoma EMPORCHI, es el que administra la infraestructura y presta los servicios de almacenaje dentro de los recintos portuarios, y es el sector privado el que presta los servicios de transferencia, manipulación y porteo de las cargas en régimen de libre competencia.

Es decir, Colombia adoptó el modelo chileno en 1991 cuando este país ya lo había abandonado por inconveniente en 1990, lo cual explicaría que el proceso de privatización en Colombia no haya tenido el éxito que se esperaba, como sí ha ocurrido en otros países tales como Argentina, Brasil, Chile, Méjico, etc. y explicaría los niveles tan altos de fletes y seguros marítimos que Colombia paga por su comercio exterior (46 dólares promedio por tonelada, frente a los 14 de Chile, los 24 de Brasil, los 32 de Méjico y los 34 de Argentina)^{xvi}, que con la sola excepción de Méjico, se encuentran mucho más lejos de sus mercados naturales que Colombia. Es así como se puede observar que los puertos colombianos se han quedado al margen de los grandes corredores de transporte con los consiguientes efectos sobre el comercio.

El estudio de diferentes modelos permite llegar también a la conclusión de que para lograr una verdadera integración multimodal, los puertos marítimos y fluviales, así como los canales secos, deben estar dentro del mismo sistema portuario nacional

2. LAS CONCESIONES PORTUARIAS. El artículo 5.2 de la Ley 1ª/91 define claramente que “la concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operan los puertos”. Esta misma definición se repite en los artículos 3 y 4 -objeto y finalidad- del Decreto 838 de 1992 al definir las concesiones portuarias.

En el campo de aplicación de las concesiones había dos casos claramente diferentes que requerían que la ley tratara también en forma diferente para mantener la equidad y defender los intereses del Estado: 1) Las concesiones sobre los terrenos de bajamar y playas que quedaron bien definidas y 2) La entrega de los puertos públicos a empresas privadas para su explotación comercial. Esta segunda situación no la consideró taxativamente la ley y no estableció las reglas de juego correspondientes con un buen soporte económico para mantener el principio de la equidad, invocado en el artículo 1º de la Ley 1ª, fundamentado en artículo 334 de la Constitución Política.

De acuerdo a la investigación adelantada, el proceso parece no haber sido lo suficientemente transparente, como lo indican el cúmulo de resoluciones que ajustan los valores de contraprestación en el período comprendido entre enero 21 de 1993 y agosto 22 de 1994. De lo anterior puede deducirse: 1) la carencia de avalúos comerciales para entregar bienes de la Nación para explotación comercial por parte de empresas privadas; 2) la gran capacidad de lobby por parte de las Sociedades Portuarias Regionales y 3) la ausencia de reglas y directrices claras. El hecho de que en los cálculos de contraprestaciones en los Planes de Expansión Portuaria de 1993 a 2003 no se mencione este aspecto podría indicar que simplemente se dejó de cobrar el uso de los bienes del Estado por parte de la Superintendencia General de Puertos, SGP, lo cual implicaría un detrimento patrimonial para el Estado.

Cualquiera que sea el caso, en la práctica se creó una asimetría entre los concesionarios potenciales que cumpliendo estos requisitos, deberían hacer las inversiones necesarias para construir una terminal de servicio público y lograr una tasa de retorno a la inversión a través de la prestación del servicio público, frente a las Sociedades Portuarias Regionales que recibieron además terminales en muy buenas condiciones de operación en los cuales no tuvieron que invertir ningún capital, ni siquiera el aporte al capital social de esas empresas,^{xvii} para empezar a prestar el servicio público. El hecho de que los activos de COLPUERTOS estuvieran registrados en sus balances a precios históricos, y además se haya soslayado la obligación del avalúo previsto en el Código de Comercio^{xviii} pudo constituir una ventaja económica demasiado grande para las Sociedades Portuarias Regionales, frente a los otros posibles interesados en la prestación de servicios portuarios públicos que deben pagar costos reales, además de un detrimento patrimonial para el Estado.

La fórmula para el cálculo de las contraprestaciones estimula las inversiones excesivas, innecesarias y a veces suntuarias en actividades del giro ordinario de las empresas comerciales, tales como capacitación, mercadeo, planes, mitigación del impacto ambiental de sus actividades comerciales y aún el arrendamiento financiero de equipo de operación, por cuanto finalmente las paga el Estado vía descuento en las contraprestaciones^{xix}. Además, las inversiones sufren atrasos considerables y las SGR entran en mora por falta de control eficaz a su pago. La SGP carece de una herramienta para hacer seguimiento al estado de la infraestructura portuaria y por tanto no puede controlar ni auditar tales inversiones.^{xx}

2.1 Las concesiones en Chile. El Reglamento de Concesiones Marítimas de Chile muestra que las concesiones para construir tienen una duración indispensable para recuperar la inversión con una rentabilidad moderada. Para entrega de inmuebles se debe pagar anualmente el 10% del avalúo comercial y para terrenos el 16%, los muelles pagan por metro utilizable y las playas por metro lineal del perímetro del borde marítimo.^{xxi} Este sistema parece más transparente, sencillo de aplicar, menos discrecional y no introduce sesgos en la actividad comercial.

La realidad es que los puertos colombianos son los mismos puertos multipropósito de hace cincuenta años, con las mejoras estructurales hechas a mediados de los ochentas y mejoramiento en su presentación y por eso no debe causar sorpresa que ningún puerto colombiano figure dentro de los veinte que más tonelaje manejan dentro de la región.

Si se asume que los muelles y la infraestructura portuaria entregada a las Sociedades Portuarias Regionales tienen una vida útil de entre 15 y 25 años y se entregaron a estas recién reparados, no es aventurado suponer que en el momento de la reversión al Estado necesitarían muy costosas reparaciones para que el país no se quedara sin puertos. A esta situación debe sumarse el hecho de que la entidad encargada de mantenerlas, repararlas, depreciarlas y

proveer los dineros necesarios con los ingresos de la actividad portuaria se liquidó y no se estableció un reemplazo.

2.2 Las Sociedades Portuarias. La Ley 1ª del 91 las creó como sociedades anónimas de derecho privado y en el caso de las Sociedades Portuarias Regionales, la Nación les entregó los puertos, con un valor comercial superior varias veces a todo su capital reunido, prescindiendo de los procesos licitatorios utilizados generalmente en todos las economías de mercado frente a la actividad privada. Son empresas privadas con muchos privilegios, que recibieron concesiones por veinte y treinta años sin justificación económica, y sin competencia, que explotan todos los puertos públicos y por consiguiente, se constituyen en monopolios privados. Extraen grandes recursos del sistema portuario vía dividendos, recursos que el Estado debe compensar.

No es frecuente en este tipo de operaciones que el Estado entregue a unas empresas comerciales privadas todos los puertos públicos construidos con cargo al erario, que son las puertas de su acceso al comercio internacional, limitando por Ley (artículo 7.1 Ley 1ª/91) su capacidad para acceder mediante la adquisición de acciones a las mismas e intervenir en su funcionamiento.

Dentro de un esquema de amplios beneficios y detallada protección a estos entes privados, no se ha encontrado explicación razonable para que una Sociedad Portuaria Regional se le ampliara la concesión de veinte años a treinta aun antes de haber cumplido la mitad del periodo inicial y sin inversiones en construcciones de terminales nuevos que podrían en alguna forma justificar este hecho.

3. OPERADORES PORTUARIOS. Los Planes de Expansión Portuaria en sus análisis de eficiencia tienden a adjudicar los logros a las SPR, olvidando el hecho de que el mejoramiento se debe a los operadores portuarios que son los que manipulan la carga. Los mejoramientos considerables se lograron entre 1989 y 1992:

La demanda atendida por los puertos públicos es 1.6 veces superior a la de 1989, los indicadores operacionales muestran que la productividad de los puertos se ha incrementado en 60% respecto de 1989 y los tiempos de permanencia de los buques se han reducido de 6 a 3 días. Igualmente las tarifas portuarias se han disminuido en promedio en un 52% para los servicios a las naves y a la carga.^{xxii}

Estos resultados se obtuvieron antes de que las Sociedades Portuarias Regionales recibieran sus concesiones y las causas pueden ser varias: 1) La apertura económica incrementó sustancialmente la carga de importación; 2) los operadores portuarios privados empezaron a competir dentro de los terminales, lo cual redujo las tarifas e incrementó la productividad, y 3) empezaron a llegar los buques especializados en el transporte de contenedores a reemplazar los multipropósito (carga suelta y contenedores) de la Flota Mercante Grancolombiana que tradicionalmente ocupaban el 70% del tiempo muelle en los terminales y eran responsables por las mayores demoras en puerto.

Sin embargo, los resultados del proceso de automatización son pobres: con el modelo de privatización de la operación iniciado en 1983-86 las proyecciones del Banco Mundial era que para el año 2000 el 90% de la exportación de café y el 70% de la carga general y entre el 54% y el 75% de la de importación se haría en contenedor. La cifra actual es del 28% promedio, la cual es extremadamente baja a nivel regional.

Cuando existe libre competencia entre los operadores portuarios se presenta una clara incompatibilidad para los administradores del puerto de entrar a competir, por cuanto tienen de hecho una posición dominante y así exista jurisprudencia en el sentido de permitirlo, en la práctica se abre el camino a otro monopolio por parte de las SPR. Estos fenómenos monopolísticos fueron los que obligaron a Chile a derogar la Ley de privatización de 1981 para reemplazarla por la de 1990.

En el caso de los operadores portuarios parece estarse presentando un fenómeno de integración vertical de servicios. Las empresas navieras no contratan directamente ningún servicio en los puertos, sino que lo hacen a través de los agentes marítimos locales y la carga lo hace normalmente mediante agentes de aduana. Estos agentes a su vez contratan a los operadores portuarios a nombre de sus principales. Las navieras de servicio regular hacen contratos a largo plazo con sus agencias marítimas y cada vez con mayor frecuencia adquieren participación en ellas, lo mismo que las Sociedades Portuarias entre ellas en un mismo puerto y en empresas de operación portuaria. Las agencias marítimas a su vez, constituyen empresas operadoras subordinadas para la prestación de todos los servicios portuarios a las navieras que sirven y agencias de aduanas para hacer lo propio con la carga. Este proceso elimina de hecho a los operadores independientes y quita transparencia al sistema de costo en los puertos. Bajo estas circunstancias, no se puede hablar con propiedad de competencia entre sociedades portuarias ni entre operadores.

Paralelamente, parece estarse gestando un proceso de concentración de capital en las Sociedades Portuarias, que siendo anónimas se están volviendo sociedades cerradas en donde la pequeña participación de los entes regionales ha ido pasando rápidamente a manos privadas sin que las transacciones se hagan en bolsa u oferta pública como ordena la ley, y los pequeños accionistas van desapareciendo rápidamente, en razón a los altos precios que las acciones han ido adquiriendo y que se tranzan en forma confidencial.

4. OBSERVACIONES GENERALES. Como resultado final del presente estudio puede presentarse a manera aclaratoria una serie de derroteros que cualquier posible reforma a la legislación y a la política portuaria, debe contemplar, con el objetivo de corregir todos los problemas anteriormente identificados y al mismo tiempo enrumbar al país hacia un mejor escenario de competitividad, vía su sistema de transporte.

Debe entonces tenerse total claridad de que estas reformas no se tratan únicamente de puntos concretos, sino de una basta transformación que debe contener inclusive, la forma en que el país –políticos, empresarios, trabajadores y demás- deben concebir los puertos. Por lo tanto, estos son los siguientes puntos básicos y estratégicos que la reforma en mención debe incluir.

- Creación de una agencia especializada netamente técnica –el debate sobre si debe ser privada, pública o mixta debe darse sin dejar ninguna de las opciones a un lado – que se encargue de administrar el sistema portuario, entendiendo por ello, el ejercicio de la planeación estratégica del sistema. Dicha agencia, debe caracterizarse por su independencia de los distintos niveles gubernamentales, políticos, empresarios y operarios.
- Proveer las suficientes herramientas jurídicas y técnicas que mantengan la competencia entre los operarios y al mismo tiempo, fijar a cabalidad, la total prohibición para operar, por parte de la agencia encargada de la administración del sistema portuario.
- Establecer claramente, las funciones de inspección y vigilancia que deben ser llevadas de manera exclusiva por parte de la actual Superintendencia de Puertos y Transporte. Esta labor resulta ser fundamental para la consecución de un sistema caracterizado por la competencia entre operadores, traduciéndose esto en menores costos para los usuarios y

maximización de las ventajas que de ello se deriva (aumento de los índices de competitividad y productividad de la industria y el mercado nacional).

- Reforma del actual sistema de concesiones. Deben establecerse exigentes parámetros de escogencia de los operarios e inversionistas, por medio de métodos tan tradicionales, pero funcionales, como el de la subasta pública o la licitación internacional abierta. Es aquí en donde entran a jugar un papel determinante, las agencias de administración y de inspección y vigilancia. Del buen funcionamiento de estas, depende en buena medida el éxito o no de estos procesos de concesión. Igualmente, deben establecerse los nuevos parámetros de cobro de las contraprestaciones, en donde deben incluirse los precios reales y/o de mercado de cada uno de los bienes que se han entregado a los concesionarios.

5. ENTREVISTAS E INVESTIGACIÓN DE CAMPO. Con el objeto de obtener la opinión de los principales actores de la actividad portuaria en Colombia, se llevaron a cabo entrevistas en el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima. De otro lado, se remitieron vía correo electrónico, encuestas desde el inicio del presente trabajo (última semana de noviembre) a la Coordinación de Concesiones Portuarias del Ministerio de Transporte, a todas las Sociedades Portuarias Regionales y a ciertas agencias marítimas y empresas navieras que tocan puertos públicos, sin que a la fecha se haya recibido ninguna clase de respuesta.

INDICE

I.	Normatividad	
	A. Constitución Política de la República de Colombia	
	A.1. Vigente.....	13
	B. Leyes	
	B.1 Vigentes.....	14
	Ley 1, 10 de enero de 1991.....	14
	Ley 105, 30 de diciembre de 1993.....	30
	C. Decretos	
	C.1. Vigentes.....	33
	Decreto 2910, 30 de diciembre de 1991.....	33
	Decreto 708, 27 de abril de 1992.....	35
	Decreto 838, 28 de mayo de 1992.....	37
	Decreto 2091, 28 de diciembre de 1992.....	46
	Decreto 1775, 27 de agosto de 1998.....	48
	Decreto 101, 2 de febrero de 2000.....	48
	Decreto 1016, 6 de junio de 2000.....	53
	C.2. No vigentes.....	60
	Decreto 2681, 29 de noviembre de 1991.....	60
II.	Legislación extranjera	
	A. Norteamérica	
	México.....	70
	B. Sudamérica	
	Chile.....	87
III.	Conceptos e informes jurídico-técnicos	
	A. Conpes.....	111
IV.	Doctrina	
	A. Reseña histórica de los puertos colombianos.....	143
	B. Algunos sistemas de administración portuaria.....	168
	C. Algunos sistemas de privatización portuaria.....	176
	D. Planes de expansión portuaria.....	185
	E. Resúmenes de algunas publicaciones pertinentes.....	189
V.	Entrevistas y encuestas	
	A. Ministerio de Transporte.....	203
	B. DIMAR.....	203

I. Normatividad

A. Constitución Política de la República de Colombia

A.1 Vigente

FECHA	CONTENIDO DE INTERÉS
Cuatro de Julio 6 de 1991.	<p>Artículo 58. Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social.</p> <p>La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica.</p> <p>El Estado protegerá y promoverá las formas asociativas y solidarias de propiedad. Por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Esta se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa - administrativa, incluso respecto del precio.</p> <p>Artículo 60. El Estado promoverá, de acuerdo con la ley, el acceso a la propiedad. Cuando el Estado enajene su participación en una empresa, tomará las medidas conducentes a democratizar la titularidad de sus acciones, y ofrecerá a sus trabajadores, a las organizaciones solidarias y de trabajadores, condiciones especiales para acceder a dicha propiedad accionaria. La ley reglamentará la materia.</p> <p>Artículo 63. Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.</p> <p>Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.</p> <p>El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.</p> <p>Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.</p>

	<p>Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.</p> <p><i>(Documento 1)</i></p>
--	---

B. Leyes

B.1 Vigente

FECHA	CONTENIDO DE INTERÉS
<p>Ley 1, 10 de enero de 1991.</p>	<p>“Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones”</p> <p>Artículo 1. Principios generales. En desarrollo del artículo 32 de la Constitución Política, la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta Ley.</p> <p>La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público. Tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios o muelles y para prestar todos los servicios portuarios, en los términos de esta Ley.</p> <p>A ninguna persona se le exigirá ser miembro de asociaciones, gremios o sindicatos, ni tener permiso o licencia de autoridad alguna, para trabajar en una sociedad portuaria. A ninguna sociedad portuaria y a ningún usuario de los puertos, se obligará a emplear más personas de las que consideren necesarias. En ningún caso se obligará a las sociedades portuarias a adoptar tarifas que no cubran sus costos y gastos típicos de la operación portuaria, incluyendo la depreciación, y que no remuneren en forma adecuada el patrimonio de sus accionistas. Pero no se permitirá que esas sociedades se apropien las utilidades provenientes de prácticas restrictivas de la competencia.</p> <p>Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios que desarrollen actividades en los puertos de servicio público, deben adelantarlas de acuerdo con reglas de aplicación general, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma. Serán responsables civilmente por los perjuicios que ocasionen al apartarse de tales reglas o al incurrir en estas prácticas.</p> <p>Las entidades públicas pueden aportar capital y constituir garantías a las sociedades portuarias, en los términos de esta Ley; pero ni las sociedades</p>

portuarias oficiales ni las mixtas recibirán u otorgarán privilegios o subsidios de tales entidades o en favor de ellas
Las disposiciones del presente estatuto se aplicarán e interpretarán de conformidad con este artículo.

Artículo 2. Planes de expansión portuaria. El Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentará al CONPES para su aprobación, cada dos años los planes de expansión portuaria que se referirán a:

2.1. La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano; para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales y sobre los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte; y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto.

2.2. Las regiones en que conviene establecer puertos, para reducir el impacto ambiental y turístico de éstos, y para tener en cuenta los usos alternativos de los bienes públicos afectados por las decisiones en materia portuaria. Los planes, sin embargo, no se referirán a localizaciones específicas.

2.3. Las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse. Los planes sin embargo, no se referirán, en lo posible a empresas específicas.

2.4. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias.

2.5. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias; o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas.

Las inversiones públicas que se hagan, las concesiones que se otorguen, las contraprestaciones que se establezcan, y las tarifas que se autoricen, se ceñirán a tales planes.

Los planes de expansión portuaria se expedirán por medio de decretos reglamentarios de los planes y programas de desarrollo, económico y social, de los de obras públicas que apruebe el Congreso, y de esta Ley. En ausencia de los planes que debe expedir el Congreso, se harán por decreto reglamentario de esta Ley.

Artículo 3. Condiciones técnicas de operación. Corresponde al Superintendente General de Puertos y de conformidad con esta Ley, definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la Empresa Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.

Tales resoluciones deben tener como objetivo:

3.1. Facilitar, la vigilancia sobre las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos.

3.2. Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año.

3.3. Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias.

3.4. Efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias.

Salvo cuando esta Ley disponga lo contrario no se requerirán permisos previos de la Superintendencia General de Puertos para realizar actividades portuarias; pero la Superintendencia podrá exigir garantías de que tales actividades se adelantarán de acuerdo con la ley, los reglamentos y las condiciones técnicas de operación.

Artículo 4. Asociaciones Portuarias y obras necesarias para el beneficio común. Las sociedades portuarias, y quienes tengan autorizaciones especiales vigentes en la actualidad para ocupar y usar las playas, zonas de bajamar y zonas marinas accesorias a aquéllas o éstas, podrán asociarse de modo transitorio o permanente, en cualesquiera de las modalidades que autoriza la ley, con el propósito de facilitar el uso común de las zonas marinas adyacentes a los puertos y embarcaderos, construyendo obras tales como dragado, relleno y obras de ingeniería oceánica, y prestando los servicios de beneficio común que resulten necesarios. Salvo en lo que adelante se dispone, tales asociaciones no podrán limitar en forma alguna los derechos de terceros.

Corresponde a las sociedades portuarias, y a quienes tengan las autorizaciones mencionadas, asumir en proporción al valor de los beneficios que reciban de las concesiones o autorizaciones, los costos de las obras y servicios de beneficio común. Las obras se harán siempre de acuerdo a un plan, que debe ser aprobado por el Superintendente General de Puertos, previo concepto de la Dirección General Marítima y de la entidad encargada especialmente de la preservación del medio ambiente en el sitio donde se han de realizar las obras, dentro de los noventa días siguientes a la solicitud.

Las sociedades portuarias y los demás titulares de autorizaciones, podrán construir las obras y prestar los servicios de beneficio común, bien directamente, bien por contratos con terceros, o encomendándolas a una de las asociaciones a las que se alude en el inciso primero de este artículo.

Si alguna de las sociedades o de los titulares de autorizaciones que han de beneficiarse con tales obras o servicios, anunciare su renuncia a realizarlos o a pagarlos, los interesados podrán pedir al Superintendente General de Puertos que les autorice su realización, el presupuesto respectivo, y el reparto de los costos en proporción a los beneficios. Si el Superintendente accede a la solicitud, designará un Interventor de las obras, y fijará sus funciones y remuneración, que correrá por cuenta de quien vaya a hacerse cargo de la tarea.

Si alguno de los beneficiarios no sufraga en la oportunidad debida la parte de los costos que resulte a su cargo, el representante legal de la asociación portuaria de la que haga parte, o el interventor designado por el Superintendente General de Puertos, certificará el monto de la deuda, y ese certificado prestará mérito ejecutivo; el Superintendente General de Puertos, podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización del renuente o moroso.

Artículo 5. Definiciones. Para la correcta interpretación y aplicación de esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

5.1. Actividad portuaria. Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

- 5.2. **Concesión portuaria.** La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.
- 5.3. **Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias.** Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto.
- 5.4. **Embarcadero.** Es aquella construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o sobre las zonas de bajamar, o sobre las adyacentes a aquélla o éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.
- 5.5. **Marinas.** Embarcadero destinado al atraque de naves menores con fines de recreación y turismo.
- 5.6. **Monopolio natural.** Un puerto tiene un monopolio natural cuando su capacidad es tan grande, en relación con la de otros puertos que sirven a la misma región, que puede ofrecer sus servicios con costos promedios inferiores a los de los demás.
- 5.7. **Muelle privado.** Es aquella parte de un puerto que se facilita para el uso exclusivo de un usuario con el propósito de facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves.
- 5.8. **Naves.** Las construcciones idóneas para la navegación a las que se refieren los artículos 1432 y 1433 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio)
- 5.9. **Operador Portuario.** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.
- 5.10. **Plataforma flotante.** Estructura o artefacto sin propulsión propia que sobrenada, destinada a prestar servicios que faciliten las operaciones portuarias.
- 5.11. **Puerto.** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.
- 5.12. **Puerto de Cabotaje.** Es aquel que sólo puede utilizarse para operaciones entre puertos colombianos.
- 5.13. **Puerto fluvial.** Es el lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades fluviales.
- 5.14. **Puerto de servicio privado.** Es aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura.
- 5.15. **Puerto de servicio público.** Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones.
- 5.16. **Puerto del Ministerio de Defensa Nacional.** Es el que construye u opera en forma permanente la Nación, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional.
- 5.17. **Puerto habilitado para el comercio exterior.** Es aquel por el cual pueden

realizarse operaciones de comercio exterior.

5.18. **Puerto oficial.** Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde alguna entidad pública posee más del 50% del capital. Los puertos oficiales pueden ser de servicio público o de servicio privado.

5.19. **Puerto particular.** Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde los particulares poseen más del 50% del capital. Los puertos particulares pueden ser de servicio público o de servicio privado.

5.20. **Sociedad portuaria.** Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

5.21. **Sociedad portuaria oficial.** Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a entidades públicas.

5.22. **Sociedad portuaria particular.** Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a personas privadas.

5.23. **Usuarios del puerto.** Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.

5.24. **Vinculación jurídica o económica.** Es la que existe entre una sociedad matriz y su filial o subordinada, en los términos del artículo 261 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio), y de las normas que lo complementen o reformen.

De la concesión portuaria.

Artículo 6. Concesionarios. Sólo las sociedades portuarias podrán ser titulares de concesiones portuarias.

Todas las sociedades portuarias, oficiales, particulares o mixtas, requieren de una concesión para ocupar y usar en sus actividades las playas y las zonas de bajamar y zonas accesorias de aquéllas o éstas.

Parágrafo. La Dirección General Marítima continuará otorgando concesiones y permisos o de construcción para el desarrollo de actividades marítimas no consideradas como portuarias de acuerdo con la presente ley.

Artículo 7. Monto de la contraprestación. (Modificado por la Ley 856 de 2003).

Artículo 8. Plazo y reversión. El plazo de las concesiones será de veinte años por regla general. Las concesiones serán prorrogables por períodos hasta de 20 años más y sucesivamente. Pero excepcionalmente podrá ser mayor, a juicio del Gobierno, si fuere necesario para que en condiciones razonables de operación, las sociedades portuarias recuperen el valor de las inversiones hechas, o para estimularlas a prestar servicio al público en sus puertos.

Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de una concesión serán cedidos gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación, al terminar aquélla.

Artículo 9. Petición de concesión. Las personas que deseen que se otorgue una concesión portuaria, harán la petición respectiva a la Superintendencia General de Puertos.

La solicitud debe llenar los siguientes requisitos:

9.1. Acreditar la existencia y representación legal del peticionario, si se trata de una persona jurídica. El peticionario no tiene que ser una sociedad portuaria, pero en

caso de no serlo, manifestará su intención de concurrir a formar la sociedad, y acompañará documentos en donde conste la intención de los otros socios eventuales, con indicación de los aportes respectivos.

9.2. Precisar la ubicación, linderos y extensión del terreno que se pretende ocupar con las construcciones y las zonas adyacentes de servicio.

9.3. Describir en forma general el proyecto, señalando sus especificaciones técnicas, principales modalidades de operación, y los volúmenes y clase de carga a que se destinará.

9.4. Informar si se prestarán o no servicios al público en general.

9.5. Presentar estudios preliminares sobre el impacto ambiental del puerto que se desea construir y comprometerse a realizar estudios detallados si se le aprueba la concesión, y a adoptar las medidas de preservación que se le impongan.

9.6. Garantizar, en los términos que establezca el reglamento, que en caso de obtener la concesión, se constituirá una sociedad portuaria y que todas las obras necesarias para el cabal funcionamiento del puerto se iniciará y terminarán en un plazo preciso. El plazo se establecerá teniendo en cuenta, entre otros factores, la posibilidad jurídica y práctica de disponer de los terrenos necesarios para hacer efectiva la concesión.

9.7. Indicar el plazo para el que se desea la concesión.

9.8. Acreditar que los datos a que se refieren los numerales 9.2, 9.3 y 9.4, así como el sentido general de la solicitud han sido publicados en dos días distintos, con intervalos de diez días entre cada publicación, en dos periódicos de circulación nacional, para que los terceros que tengan interés en la concesión, o que puedan ser afectados por ella, expresen sus opiniones y hagan valer sus derechos.

Artículo 10. Intervención de terceros y de las autoridades. Dentro de los dos meses siguientes a la fecha de la última publicación, cualquier persona natural que acredite un interés puede oponerse a la solicitud, o presentar una petición alternativa, cumpliendo los mismos requisitos previstos para la solicitud original.

Transcurridos los dos meses en los cuales se pueden formular oposiciones o presentar propuestas alternativas, se abrirán públicamente los sobres que contengan los datos confidenciales, y se citará siempre, para que expresen su opinión sobre la conveniencia y legalidad de las solicitudes, al Alcalde del Municipio o Distrito donde se pretenda desarrollar el proyecto, el Gerente General del Instituto de Desarrollo de los Recursos Renovables, a las entidades que tengan la función especial de velar por el medio ambiente en la respectiva región; al Gerente General de la Corporación Nacional de Turismo de Colombia; al Director General de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, y al Director General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Las autoridades mencionadas en el inciso anterior tendrán un plazo de veinte días, contados a partir de la fecha en que la Superintendencia General de Puertos, les envíe la citación, para emitir sus conceptos; si al cabo de ese plazo la Superintendencia General de Puertos no los hubiere recibido, continuará el procedimiento sin los que falten, y se promoverá investigación disciplinaria contra quien no haya emitido su concepto. La Superintendencia General de Puertos no está obligada a acoger los conceptos o recomendaciones que emitan las autoridades a las que se refiere este inciso.

Artículo 11. Negativa de la concesión. En el evento de que petición original y las alternativas resulten contrarias a la ley, al plan de expansión portuaria, o que tengan un impacto ambiental adverso o puedan causar un daño ecológico, u

ofrezcan inconvenientes que no puedan ser remediados, así lo manifestará la Superintendencia General de Puertos, en acto motivado en forma precisa que se notificará a quienes hubieren intervenido en la actuación.

Artículo 12. Aprobación de la concesión. Dentro de los cinco meses siguientes a la fecha de la solicitud inicial el Superintendente General de Puertos expedirá una resolución en la que indicará los términos en los que se otorgará la concesión. Tales términos incluirán los plazos, las contraprestaciones, las garantías, y las demás condiciones de conservación sanitaria y ambiental y de operación a que debe someterse la sociedad portuaria a la que haya que otorgarse la concesión. La resolución que aprueba la concesión se comunicará al peticionario, a las autoridades a que se refiere el artículo anterior, y a todos los intervinientes.

Dentro de los diez días siguientes a la expedición de la resolución, cualquiera de las autoridades a las que se refiere el artículo 11 podrá oponerse a ella, por motivos legales o de conveniencia, en escrito razonado dirigido al Superintendente General de Puertos. Este consultará a las otras autoridades, y dentro de los treinta días siguientes a la presentación del escrito de oposición hará una evaluación de ella, y la presentará al Consejo Nacional de Política Económica y Social para que decida. La decisión del Consejo se expresará por medio de resolución sobre si debe continuarse o no el trámite y, en caso afirmativo, sobre cuáles serán los términos de la concesión que se ofrezca.

Si la decisión del Consejo Nacional de Política Económica y Social hubiere sido la de continuar el trámite, el Superintendente General de Puertos ofrecerá, entonces, al proponente que presente la propuesta, que mejor se ajuste a la conveniencia del proyecto, la posibilidad de acogerse a los términos de la concesión. Si éste no manifiesta su aceptación dentro de los diez días siguientes a la comunicación de los términos, se presumirá su rechazo y los ofrecerá a los demás, sucesivamente, teniendo en cuenta la conveniencia de las propuestas, por el mismo número de días, contados a partir del siguiente a aquél en que se conozca o se presuma el rechazo del solicitante anterior, hasta que uno los acepte, o hasta que todos lo hayan rechazado. En este último evento, finalizará el procedimiento administrativo que podrá iniciarse de nuevo en cualquier tiempo, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 9o y 10o.

Artículo 13. Oferta oficiosa de la concesión. El Superintendente General de Puertos, de oficio, puede ofrecer al público una concesión portuaria, previa consulta de las autoridades a las que se refiere el inciso segundo del artículo 10. Para ello publicará en dos diarios de circulación nacional, en dos días diferentes, con intervalos no mayores de cinco días entre cada publicación, los términos mínimos en los que estaría dispuesta a otorgar la concesión, y los requisitos que deban llenar y las garantías que deban constituir los interesados en recibirla.

Una vez publicados los términos de la concesión, no será posible modificar los avalúos catastrales de los predios a los que ella se refiera.

Si alguna de las autoridades a las que alude el inciso segundo del artículo 10 no está conforme con las condiciones propuestas, podrá formular una oposición, que se tramitará y decidirá en la forma prevista en el artículo anterior.

Las propuestas se mantendrán en secreto hasta el día en que haya de comenzar la evaluación de todas. Si no hay oposición de las autoridades o de terceros que deba ser atendida, el Superintendente General de Puertos otorgará la concesión al proponente cuya propuesta satisfaga mejor el conjunto de los objetivos y criterios de esta Ley.

Artículo 14. Otorgamiento formal de la concesión. La concesión se otorgará por medio de resolución motivada a la sociedad anunciada por el solicitante favorecido. En la resolución se indicarán con toda exactitud los límites, las características físicas y las condiciones especiales de operación del puerto que se autoriza. Si los autorizados no cumplen en los plazos previstos, los requisitos necesarios para que se otorgue formalmente la concesión, caducará todo derecho a ella. Si hay motivos graves que lo justifiquen, debidamente calificados por el Superintendente General de Puertos, se aceptará que otras personas tomen en la sociedad que va a recibir la concesión el lugar de alguno de los socios anunciados en la solicitud, pero no se admitirán reducciones en el capital ofrecido.

Artículo 15. Efectos de la Concesión. Una vez en firme el contrato administrativo que otorgue una concesión, no será necesario permiso de funcionamiento ni acto adicional alguno de autoridad administrativa del orden nacional, sin perjuicio de aquellos permisos que deba proferir la autoridad local, para adelantar las construcciones propuestas ni para operar el puerto. La Superintendencia General de Puertos vigilará el correcto adelanto de las obras. Las autoridades nacionales, departamentales, municipales o distritales prestarán toda la colaboración que se requiera.

Artículo 16. Expropiación y aporte de terrenos aledaños. Se declara de interés público la adquisición de los predios de propiedad privada necesarios para establecer puertos. Si la sociedad a la que se otorga una concesión portuaria no es dueña de tales predios, deberá iniciar conversaciones con las personas que aparezcan como titulares de derechos reales sobre ellos, para conseguir que voluntariamente los vendan o aporten a la sociedad. Transcurridos treinta días a partir del momento en el que se comunicó a los titulares de derechos reales la intención de negociar con ellos, si la negociación no ha sido posible, se considerará fracasada y la Nación, a través del Superintendente General de Puertos, o cualquier entidad pública capacitada legalmente para ser socia de una sociedad portuaria, podrá expedir un acto administrativo y ordenar la expropiación. Ejecutoriado el acto administrativo que ordene la expropiación, la entidad pública dispondrá de treinta días para presentar demanda de expropiación ante el Tribunal que ejerza jurisdicción en el territorio donde se encuentra el predio. Al cabo de ese término caducará la facultad de pedir judicialmente la expropiación con base en el acto administrativo mencionado.

El procedimiento de expropiación de que habla este artículo se seguirá con arreglo a lo dispuesto en el Libro 3, Sección Primera, Título XXIV, del Código de Procedimiento Civil, y las normas que lo complementan o sustituyan, salvo en lo siguiente:

16.1. Con la demanda se presentarán no sólo los anexos señalados por la ley sino todos los antecedentes del acto administrativo que ordenó la expropiación.

16.2 La entrega de los inmuebles podrá ordenarse en el auto admisorio de la demanda, cuando el demandante así lo solicite, y consigne a órdenes del Tribunal, como garantía del pago de la indemnización, una suma igual al avalúo catastral vigente más un 50%.

16.3. De la demanda se dará traslado al demandado por diez días.

16.4. En la sentencia, el Magistrado se pronunciará también sobre las pretensiones de nulidad, restablecimiento del derecho y reparación del daño que hubieren presentado en reconvenición los demandados al contestar la demanda. Si

prosperare la pretensión de nulidad, se abstendrá de decretar la expropiación. Los predios de las entidades públicas que sean necesarios para establecer puertos, también podrán ser expropiados por este procedimiento, si sus representantes no desean venderlos o aportarlos voluntariamente. Pero antes de dictar el acto administrativo que ordene la expropiación, será preciso que el Consejo de Política Económica y Social resuelva que esos predios no están prestando servicios, o que si lo están prestando, su uso para fines portuarios reporta mayor utilidad social.

Artículo 17. Cambio en las condiciones de la concesión. Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la Superintendencia General de Puertos, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9o, 10, 11, y 12, de esta Ley. Al hacer cualquier cambio en las condiciones de la concesión, podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo.

Artículo 18. Caducidad de la concesión. La Superintendencia General de Puertos podrá declarar la caducidad de una concesión portuaria cuando en forma reiterada se incumplan las condiciones en las cuales se otorgó, o se desconozcan las obligaciones y prohibiciones a las cuales el concesionario está sujeto, en forma tal que se perjudique gravemente el interés público. La caducidad de una concesión portuaria se decretará mediante resolución motivada contra la cual sólo procede recurso de reposición.

Del régimen tarifario.

Artículo 19. Señalamiento de tarifas. Las sociedades portuarias pueden establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria dentro de las reglas del presente artículo.

Mientras no se haya decretado la libertad de tarifas, la Superintendencia General de Puertos, establecerá y revisará periódicamente, de conformidad con el plan de expansión portuaria debidamente aprobado por el CONPES, fórmulas generales para el cálculo de tarifas en las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público. Estas fórmulas reconocerán la necesidad de que las tarifas cubran todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria, la depreciación, y una remuneración a la inversión del concesionario, comparable con la que éste podría obtener en empresas semejantes de Colombia o del exterior.

Las fórmulas de cálculo de las tarifas no harán diferencia por razón del destino o procedencia de la carga, ni por el hecho de que ésta sea de importación o exportación, ni por la nacionalidad del buque.

Las sociedades portuarias establecerán y modificarán sus tarifas de acuerdo con estas fórmulas, sin necesidad de autorización previa, y darán aviso a la Superintendencia General de Puertos de cualquier variación que establezcan, justificándola. Si el Superintendente General de Puertos encuentra que las tarifas no se ajustan a las fórmulas pertinentes o que hubo modificaciones no justificadas, fijara por intermedio de la Superintendencia General de Puertos la tarifa correspondiente, impondrá las sanciones pertinentes y si es del caso, obligará a las sociedades portuarias a reintegrar a los usuarios las sumas indebidamente recibidas.

Al establecer sus tarifas, las sociedades portuarias deberán publicarlas en dos

ocasiones, con intervalos no mayores de cinco días entre cada publicación, en dos periódicos de amplia circulación nacional, con 30 días de antelación a la fecha en que deban empezar a regir. Las sociedades portuarias que operan puertos de servicio privado, podrán fijar libremente sus tarifas, pero mantendrán informada sobre ellas a la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 20. Libertad de tarifas. Cuando el Gobierno Nacional, en un "Plan de Expansión Portuaria" determine que el número de sociedades portuarias y la oferta de servicios de infraestructura portuaria son suficientemente amplios, podrá autorizar a las sociedades portuarias que operan en puertos de servicio público a fijar libremente sus tarifas.

Las sociedades portuarias, o quienes presten servicios de cargue y descargue de naves, dragado, pilotaje, estiba y desestiba, remolcadores, almacenamiento, manejo terrestre y porteo, y similares, podrá señalar libremente las tarifas por estos servicios. La facultad de señalar tarifas libremente debe ejercerse, sin embargo, con sujeción a las prohibiciones sobre prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir la competencia, de conformidad con lo prescrito en el Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio).

Artículo 21. Tarifas en competencia imperfecta. La Superintendencia General de Puertos podrá fijar directamente las tarifas que cobren las sociedades portuarias que se beneficien de un monopolio natural; o cuando compruebe que alguna sociedad portuaria aplica tarifas discriminatorias en perjuicio de sus usuarios, o realiza prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir indebidamente la competencia.

De las restricciones indebidas a la competencia.

Artículo 22. Restricciones indebidas a la competencia. Se prohíbe realizar cualquier acto o contratos que tenga la capacidad, el propósito, o el resultado, de restringir en forma indebida, la competencia entre las sociedades portuarias.

Se entienden por restricciones indebidas a la competencia, entre Tarifas, las siguientes:

22.1. El cobro de tarifas que no cubra los gastos de operación de una sociedad u operador portuario.

22.2. La prestación gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, de servicios adicionales a los que contempla la tarifa.

22.3. Los acuerdos para repartirse cuotas o clases de carga, o para establecer tarifas.

22.4. Las que describe el Título V del Libro Primero del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio) sobre competencia desleal, y las normas que lo complementen o sustituyan.

De las autoridades de los puertos.

Artículo 23. Las autoridades portuarias. Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Obras Públicas y Transporte; el Ministro de Obras Públicas y Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los planes de expansión portuaria aprobados por el CONPES. Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos, ejercerá sus funciones en coordinación con la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Parágrafo. los capitanes de puerto de la Dirección General Marítima ejercerán exclusivamente las funciones de autoridad marítima.

Artículo 24. Consejo Nacional de Política Económica y Social y adopción de Planes de Expansión Portuaria. Corresponde al Gobierno Nacional, por recomendación del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, y previo estudio del Departamento Nacional de Planeación, adoptar por medio de decretos los "Planes de Expansión Portuaria". El mismo procedimiento se seguirá para reformar tales planes.

Artículo 25. Superintendencia General de Puertos. Crease la Superintendencia General de Puertos, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Revístese al Presidente de la República de facultades extraordinarias, por el término de un año contado a partir de la publicación de la presente Ley, para crear la estructura de la Superintendencia General de Puertos, fijar su planta de personal, así como las escalas de remuneración correspondientes a las distintas categorías de empleos, así como el régimen de sus prestaciones sociales y determinar sus funciones. De igual manera, concédansele facultades extraordinarias para introducir los cambios necesarios en el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Ministerio de Defensa Nacional, en forma tal que se facilite el cumplimiento de los procedimientos y mecanismos previstos en esta Ley. La Dirección General Marítima y Portuaria del Ministerio de Defensa Nacional, seguirá llamándose Dirección General Marítima.

Artículo 26. Competencia de la Superintendencia General de Puertos. La Superintendencia General de Puertos, ejercerá sus facultades respecto de las actividades portuarias relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros, y en aquellas partes de los ríos donde Puertos de Colombia tenía instalaciones.

Salvo cuando esta Ley disponga expresamente lo contrario, la Superintendencia General de Puertos no resolverá conflictos de derecho privado entre particulares; si alguno se presenta por razón de actividades portuarias, la jurisdicción y la competencia para resolverlo seguirán rigiéndose por las reglas existentes al promulgarse esta Ley, o por las que las reformen o complementen.

Cuando la Superintendencia General de Puertos, la Dirección General Marítima, y la Dirección General de Aduanas, o dos de ellas, realicen simultáneamente actos preparatorios o definitivos para ejercer funciones que puedan considerarse iguales respecto de una misma persona o cosa, o funciones diferentes pero cuyos resultados puedan ser contradictorios, cualquier persona que demuestre interés directo, o cualquiera de esas autoridades podrá pedir al Consejo de Estado que suspenda o anule los actos producidos si es del caso, y que de todas maneras defina cuál es el alcance de la competencia de cada autoridad, y a cuál corresponde decidir o actuar. En este evento, podrán ejercerse también las facultades previstas en el artículo 170 del Decreto 1 de 1984, o en las normas que lo complementen o reformen.

Artículo 27. Funciones de la Superintendencia General de Puertos. El Superintendente General de Puertos ejercerá las siguientes funciones:

27.1. Vigilar el cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias y los usuarios de los puertos.

27.2. Cobrar a las sociedades portuarias y a los operadores portuarios, por

concepto de vigilancia, una tasa por la parte proporcional que le corresponda, según sus ingresos brutos, en los costos de funcionamiento de la Superintendencia, definidos por la Contraloría General de la República.

27.3. Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.

27.4. Otorgar por medio de resolución motivada las concesiones portuarias, modificarlas y declarar su caducidad; controlar la reconstrucción de puertos, muelles y embarcaderos.

27.5. Organizar el recaudo de las contraprestaciones que establezca a las sociedades portuarias y a los embarcaderos.

27.6. Definir las fórmulas de acuerdo con las cuales las sociedades portuarias que operen puertos de servicio público establecerán sus tarifas; o fijar éstas directamente, en los casos previstos en esta Ley.

27.7. Aprobar los planes de obras de beneficio común a los que se refiere el artículo 4o de esta ley y controlar su ejecución; nombrar un interventor, y aprobar la realización de las obras, el presupuesto y el reparto de costos en los eventos previstos en el inciso 4o de este artículo.

27.8. Resolver las controversias que surjan con motivo de la realización de las obras para el beneficio común a que se refiere el artículo 4o de esta Ley.

27.9. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando ésta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden, y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del comercio exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros.

27.10. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de este estatuto y de sus reglamentos, de las condiciones en las cuales se otorgó una concesión o licencia, y de las condiciones técnicas de operación, que se imputen a las sociedades portuarias, o a sus usuarios, o a los beneficiarios de licencias o autorizaciones; e imponer y hacer cumplir las sanciones a las que haya lugar.

27.11. Dar concepto a las autoridades sobre las medidas que se estudien en relación con los "Planes de Expansión Portuaria", y con otras decisiones, o con acuerdos internacionales relativos a actividades marítimas portuarias.

27.12. Declarar que un puerto está habilitado para el comercio exterior; para ello debe consultar previamente el concepto de la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

27.13. Ejercer las funciones y derechos que corresponden a Puertos de Colombia en materia de tasas, tarifas y contribuciones, respecto de aquellas personas que habían recibido antes de la publicación de esta Ley, cualquier clase de autorización para ocupar y usar las playas y zonas de bajamar con construcciones destinadas en forma mediata o inmediata al cargue y descargue de naves.

27.14. Otorgar licencias portuarias, por plazos de dos años, prorrogables, para construir y operar embarcaderos, si se acredita que ellos convienen al desarrollo económico y social de la región y que no resulta adecuado para el peticionario el uso de los puertos y embarcaderos existentes. El otorgamiento de las licencias se ceñirá al procedimiento administrativo descrito en el Decreto 01 de 1984. El ejercicio de tales licencias estará sometido a los términos que establezca el Superintendente General de Puertos entre los criterios que señala esta Ley y al

pago de una contraprestación calculada de acuerdo con las reglas de los artículos 2o y 7o. Al expirar la licencia, las construcciones levantadas en las zonas objeto de la licencia y los inmuebles por destinación que hagan parte de ellas, revertirán a la Nación, y es deber del constructor, asegurar que reviertan en buen estado de operación. La Superintendencia tendrá respecto de tales licencias, de las construcciones, de sus propietarios y de quienes prestan o reciben servicios en ellas, las mismas facultades que se le otorgan respecto de los puertos, de las sociedades portuarias y de quienes prestan o reciben servicios en ellos.

27.15. Autorizar cualquier acto o contrato que tenga por efecto la organización de nuevos muelles privados en puertos de servicio público; tal autorización se negará si aparece que con ello se limita en forma indebida la competencia.

27.16. Ejercer las demás facultades de derecho público que posee la empresa Puertos de Colombia, y que no hayan sido atribuidas a otras autoridades ni resulten incompatibles con esta Ley.

Artículo 28. Vigilancia para la seguridad. Salvo circunstancias de orden público excepcional, y sin perjuicio de que los puertos y embarcaderos reciban servicios ordinarios de policía, no habrá otros cuerpos oficiales asignados especialmente para la seguridad en ellos, y corresponderá a sus propietarios organizarse, directamente o por medio de las asociaciones a las que se refiere el artículo cuarto de esta Ley, para proveer la vigilancia que consideren necesaria.

De las sociedades y de los operadores portuarios.

Artículo 29. Autorización para constituir sociedades portuarias y para vender acciones. Se autoriza para constituir sociedades portuarias a:

29.1. La Nación y a sus entidades descentralizadas.

29.2. Las entidades territoriales en cuya jurisdicción se encuentran los terrenos en los que opera o ha de operar un puerto; y a sus entidades descentralizadas.

Las entidades públicas pueden vender sus acciones en las sociedades portuarias cuya constitución se autoriza en esta Ley. Usarán para ello las bolsas de valores, o remates, u otros sistemas que aseguren amplia posibilidad de concurrencia. En igualdad de condiciones se preferirá siempre, como compradores a las entidades territoriales en donde se encuentren situados los puertos, o a sus entidades descentralizadas.

Parágrafo. Las sociedades portuarias serán en consecuencia entes, con autonomía administrativa, patrimonio propio y personería jurídica.

Artículo 30. Operaciones. Las sociedades portuarias pueden contratar con terceros la realización de algunas o todas las actividades propias de su objeto; o permitir que los terceros presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones.

Artículo 31. Régimen jurídico. Las sociedades portuarias se rigen por las normas del Código de Comercio, por esta Ley y por las disposiciones concordantes.

Los actos y contratos de las sociedades portuarias en donde existen aportes públicos, se regirán exclusivamente por las reglas del derecho privado, sin atención al porcentaje que tales aportes representen dentro del capital, ni a la naturaleza del acto o contrato. Las sociedades portuarias en donde exista capital de la Nación se considerarán vinculadas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte; las demás, a la entidad territorial de la cual provenga su capital.

Artículo 32. Operadores portuarios. Las empresas de operación portuaria no requieren licencia o permiso especial de las autoridades portuarias o marítimas para organizarse y cumplir su objeto; pero si se constituyen como sociedad deben someterse a los requisitos del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio).

Reorganización del sistema portuario.

Artículo 33. Liquidación. Líquidese la Empresa Puertos de Colombia, Colpuertos. Su Gerente, o la persona que designe el Presidente de la República, en coordinación con su Junta Directiva, actuará como Liquidador. La liquidación tendrá una duración máxima de tres años, contados a partir de la publicación de la presente Ley. Todos los activos que no se vendan o que no se aporten a una sociedad portuaria, pasarán a ser de propiedad de la Nación por obra de esta Ley. Si en el proceso de liquidación se encuentra que alguno de los bienes que ha venido poseyendo la Empresa Puertos de Colombia en forma quieta y pacífica durante por lo menos un año carece de título, o que éste no ha sido registrado debiéndolo haber sido, se dictará un acto administrativo, previa citación pública a los eventuales interesados, para constituir el título y ordenar su registro, sin más trámites ni formalidades.

Artículo 34. Organización de sociedades portuarias regionales. Autorízase a la Nación y a sus entidades descentralizadas, para constituir sociedades portuarias con sede en cada uno de los municipios o distritos donde Puertos de Colombia tiene hoy puertos. La Nación invitará públicamente a las entidades territoriales y a los empresarios privados a participar en la constitución de tales sociedades. La Nación en forma concertada con los entes territoriales en donde hoy funcionan puertos públicos en la Costa Atlántica, definirá las condiciones necesarias, tanto de las instalaciones portuarias, como de los canales marítimos y fluviales de acceso a los terminales y obras de canalización y de defensa, y las realizará antes de aportarlas a las sociedades portuarias regionales, de tal manera que puedan garantizar una competencia adecuada entre dichos puertos.

Parágrafo. El canal navegable del río Magdalena en el Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias seguirán siendo construidas, conservadas y mantenidas, con recursos del Gobierno Nacional.

Artículo 35. Asunción de pasivos de Puertos de Colombia; aportes de Puertos de Colombia a las sociedades portuarias regionales. La Nación asumirá el pago de las pensiones de jubilación de cualquier naturaleza, de las demás prestaciones sociales y de las indemnizaciones y sentencias condenatorias ejecutoriadas o que se ejecutorien a cargo de Puertos de Colombia, así como su deuda interna y externa.

Al establecer las tarifas que pueden cobrar las sociedades portuarias oficiales por el uso de su infraestructura, se considerará la necesidad de cubrir con ellas, al menos parcialmente, los pasivos a los que se refiere este artículo.

Autorízase a las entidades públicas para condonar las deudas que tenga con ellas la empresa Puertos de Colombia por todo concepto.

La Empresa Puertos de Colombia podrá aportar a las sociedades portuarias regionales de que trata el artículo 34 todos los bienes inmuebles que posea en los municipios o distritos respectivos, y los derechos y bienes muebles que se consideren necesarios, el aporte se hará en nombre de la Nación y para beneficio de ella, como reciprocidad por la asunción de pasivos de que trata el inciso primero de este artículo. Las sociedades portuarias respetarán los derechos adquiridos por

los terceros en los bienes que así se les aportan.
El producto de las ventas de las acciones en las sociedades portuarias que haga la Nación se destinará preferentemente al pago de los pasivos de Puertos de Colombia que ella asume en virtud de esta Ley.

Artículo 36. Protección del empleo. Durante el proceso de liquidación de la empresa Puertos de Colombia se creará una Comisión de Promoción de Empleo que hará acuerdos con el Servicio Nacional de Aprendizaje y la Corporación Financiera Popular para capacitar a los trabajadores cesantes en oficios alternativos, para asesorarlos en la búsqueda de empleo y para facilitarles la asesoría y los recursos financieros para que ellos puedan formar, si lo desean, sociedades o empresas de operadores portuarios.

El liquidador de Puertos de Colombia, siguiendo las pautas que cree la Comisión de Promoción de Empleo, indemnizará a los trabajadores oficiales cuyos cargos se suprima, de conformidad con las normas vigentes; pero podrá ofrecer a aquéllos cuya colaboración sea especialmente útil, la opción de vincularse a un cargo específico, en las condiciones laborales propias de éste.

Artículo 37. Facultades extraordinarias. Revístese de facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de un año, contado a partir de la publicación de la presente Ley, para:

37.1. Crear un Fondo, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, cuyo objeto consistirá en atender, por cuenta de la Nación, los pasivos y obligaciones a los que se refieren los artículos 35 y 36 de esta Ley. En uso de tales facultades el Presidente podrá definir la naturaleza jurídica del Fondo; determinar su estructura, administración y recursos; el régimen de sus actos y contratos; y sus relaciones laborales. Los recursos del Fondo provendrán de apropiaciones presupuestales, de la venta de las acciones a las que se refiere el inciso quinto del artículo 35, de la parte de las tarifas que cobren las sociedades portuarias oficiales con destino a este propósito, y de los demás recursos que reciba a cualquier título.

37.2. Dictar normas especiales sobre contratación, régimen laboral y de presupuesto para la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia, para la formación de las sociedades portuarias regionales de que tratan los artículos 34 35 y 36 de esta Ley, y para asegurar la protección del empleo de que trata el artículo 36.

Régimen de transición.

Artículo 38. Concesiones portuarias relativas a instalaciones de la Empresa Puertos de Colombia. El Gobierno Nacional, por conducto de la Superintendencia General de Puertos procederá a definir de inmediato los términos en los cuales se otorgarán concesiones portuarias a las sociedades portuarias que se creen para utilizar los activos de Puertos de Colombia. Una vez creadas estas sociedades se expedirá sin más trámites la resolución en la que conste el otorgamiento de la concesión respectiva.

Artículo 39. Puertos, muelles privados, y otras instalaciones existentes. Las personas públicas y privadas que antes de la promulgación de esta ley hubieren recibido autorización, bajo cualquier nombre o régimen, para ocupar y usar las playas y zonas de bajamar con construcciones de cualquier clase destinadas a facilitar el cargue o descargue, mediato o inmediato, de naves, seguirán ejerciendo

los derechos que poseen. Las obligaciones que tenían en favor de la Empresa Puertos de Colombia, seguirán cumpliéndose en provecho de la Nación, a través de los sistemas que determine la Superintendencia General de Puertos, acogiéndose al régimen y mecanismo tarifario previsto en la presente Ley.

Sin embargo, cualquier modificación en los términos en los que se otorgó la autorización deberá ser aprobada por la Superintendencia General de Puertos. Si el titular de la autorización la estuviere usando para el cargue o descargue de naves mayores, la Superintendencia no aprobará su modificación. Si el titular la estuviere usando para el cargue o descargue de naves menores, la aprobación no se dará sino en el caso de que el solicitante acepte someterse al régimen de embarcaderos de que trata esta Ley.

Artículo 40. Contratos en trámite. Autorízase a la Empresa Puertos de Colombia a continuar con los trámites contractuales que se hubiesen iniciado antes de la publicación de esta Ley, y a perfeccionar y ejecutar los contratos que resulten de ellos. Si los contratos no alcanzaren a ejecutarse y liquidarse durante la liquidación de la empresa, o si quedare un litigio pendiente, se acordará con el contratista, y se dispondrá lo necesario, para que la Nación, o una sociedad portuaria oficial, sustituyan a Puertos de Colombia en sus derechos y obligaciones.

Disposiciones varias.

Artículo 41. Sanciones. Las infracciones a la presente Ley podrán sancionarse con multas, con la suspensión temporal del derecho a realizar actividades en los puertos, con la intervención de un puerto o con la caducidad de las concesiones, licencias o autorizaciones del infractor.

Podrán imponerse multas hasta por el equivalente de 35 días de ingresos brutos del infractor, calculados con base en sus ingresos del mes anterior a aquel en el cual se impone la multa. El monto de la multa se graduará atendiendo al impacto de la infracción sobre la buena marcha de los puertos y de las instituciones portuarias, y al hecho de si se trata o no de una reincidencia. Si el infractor no proporcionare información suficiente para determinar el monto, se le aplicarán las otras sanciones que aquí se prevén.

Podrá, igualmente prohibirse que un determinado usuario de los puertos, los use de nuevo o preste allí sus servicios hasta por el término de un año.

La intervención de un puerto, prevista en el numeral 28.9 del artículo 28 de esta Ley, podrán adoptarse también como sanción, cuando las sanciones descritas atrás, o la caducidad, no sean efectivas o perjudiquen injustificadamente a terceros.

Artículo 42. Procedimientos administrativos. En la medida en que esta Ley no disponga otra cosa, las autoridades portuarias aplicarán las reglas de procedimiento administrativo que contiene el Decreto 01 de 1984 (Código Contencioso Administrativo), las normas que lo complementen o reformen.

Contra los actos del Superintendente General de Puertos que pongan fin a una actuación administrativa, procederá el recurso de reposición únicamente.

Artículo 43. Permisos de construcción de vivienda. Ninguna autoridad concederá permiso para la construcción de vivienda en las playas marítimas.

Artículo 44. Puertos del Ministerio de Defensa. No están sujetos a esta Ley, salvo en lo que aquí se dispone, la construcción y operación de los puertos del Ministerio de Defensa. Sin embargo, su construcción y las condiciones de su

	<p>operación deben ser autorizadas por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, de acuerdo con "Los Planes de Expansión Portuaria" de que trata esta Ley. Salvo por razones excepcionales de orden público, en esos puertos no se podrán prestar a particulares, o a entidades públicas que no estén adscritas o vinculadas al Ministerio de Defensa Nacional, los servicios comerciales que pueden prestar los puertos privados.</p> <p>Artículo 45. Puertos fluviales. Los puertos fluviales sobre los cuales Puertos de Colombia tiene propiedad o ejerce funciones públicas se regirán por esta Ley; todos los demás aspectos relacionados con puertos fluviales seguirán rigiéndose por las normas vigentes, o las que las complementen o reformen.</p> <p>Artículo 46. Para el ejercicio de las facultades a que se refieren los artículos 25 y 37 el Gobierno Nacional estará asesorado por tres Senadores y tres Representantes pertenecientes a las Comisiones Terceras del Senado y de la Cámara, designados por los miembros directivos de las respectivas comisiones.</p> <p>Artículo 47. Derogatorias. Derogase la Ley 154 de 1959, el Decreto 1174 de 1980 y Decreto 2465 de 1981; el numeral 7 del artículo 3o y los numerales 23 y 25 del artículo 5o del Decreto 2324 de 1984, y todas las normas contrarias a la presente Ley. Parágrafo transitorio: Las funciones desarrolladas por Puertos de Colombia de conformidad con los Decretos 1174 de 1980 y 2465 de 1981, que por esta Ley se derogan, continuarán prestándose en la forma allí prevista hasta tanto las sociedades portuarias contempladas en el artículo 34 asuman la dirección, administración y operación de dichos puertos.</p> <p>Artículo 48. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación. <i>(Documento2)</i></p>
<p>Ley 105, 30 de diciembre de 1993.</p>	<p>“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”.</p> <p style="text-align: center;">OBRAS POR CONCESION</p> <p>Artículo 30. Del Contrato de Concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada, o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial. Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable. En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal</p>

de transporte.

Parágrafo 1. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

Parágrafo 2. Los contratos a que se refiere el inciso 2° del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2° del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

Parágrafo 3. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.

Artículo 31. Titularización y Crédito para Concesionarios. Con el fin de garantizar las inversiones internas necesarias para la financiación de proyectos de infraestructura, los concesionarios, podrán titularizar los proyectos, mediante patrimonios autónomos, manteniendo la responsabilidad contractual.

Artículo 32. Cláusulas Unilaterales. En los contratos de concesión, para obras de infraestructura de transporte, sólo habrá lugar a la aplicación de los artículos 15,16 y 17 de la Ley 80 de 1993, mientras el concesionario cumple la obligación de las inversiones de construcción o rehabilitación, a las que se comprometió en el contrato.

Artículo 33. Garantías de Ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.

Artículo 34. Adquisiciones de Predios. En la adquisición de predios para la construcción de obras de infraestructura de transporte, la entidad estatal concedente podrá delegar esta función, en el concesionario o en un tercero. Los predios adquiridos figurarán a nombre de la entidad pública.

El máximo valor a pagar por los predios o por las mejoras, lo establecerá la entidad estatal contratante, de conformidad con las normas vigentes sobre la materia, o mediante avalúos comerciales que se harán por firmas afiliadas a las lonjas de propiedad raíz, con base en los criterios generales que determine para el efecto el Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Artículo 35. Expropiación Administrativa. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, los departamentos a través del gobernador y los municipios a través de los alcaldes, podrán decretar la expropiación administrativa con indemnización, para la adquisición de predios destinados a obras de infraestructura de transporte. Para el efecto deberán ceñirse a los requisitos señalados en las normas que regulen la materia.

	<p>Artículo 36. Liquidación del Contrato. En el contrato de concesión de obras de infraestructura de transporte, quedará establecida la forma de liquidación del contrato y los derechos de las partes en caso de incumplimiento de alguna de ellas.</p> <p><i>(Documento 3)</i></p>
<p>Ley 856, 23 de diciembre de 2003.</p>	<p>“Por la cual se modifica el artículo 7 de la Ley 1 de 1991”</p> <p>Artículo 1. El artículo 7º de la Ley 1ª de 1991 quedará así:</p> <p>Artículo 7. Monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.</p> <p>Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces.</p> <p>En el caso de San Andrés la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.</p> <p>Parágrafo 1º. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.</p> <p>Parágrafo 2. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cormagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.</p> <p>Parágrafo 3. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo primero del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 4. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras</p>

	complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo. (Documento 4)
--	---

C. Decretos

C.1 Vigente

FECHA	CONTENIDO DE INTERÉS
Decreto 2910, 30 de diciembre de 1991.	<p>“Por el cual se dictan normas especiales para la formación de las sociedades portuarias regionales.”</p> <p>Artículo 1. Las Sociedades Portuarias Regionales, cuya constitución fue autorizada por el artículo 34 de la Ley 01 de 1991, serán las siguientes: Sociedad Portuaria Regional de Tumaco S.A., con domicilio en el Municipio de Tumaco; Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., con domicilio en el Municipio de Buenaventura; Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., con domicilio en el Municipio de Cartagena; Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., con domicilio en el Municipio de Barranquilla y Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., con domicilio en el Municipio de Santa Marta.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional procederá a celebrar, en nombre de la Nación, los correspondientes contratos de sociedad con las entidades territoriales y empresarios privados que acepten la invitación pública a participar en su constitución, de que trata el citado artículo 34.</p> <p>Artículo 2. Las Sociedades Portuarias Regionales en mención se considerarán vinculadas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte mientras la Nación sea socia de ellas.</p> <p>Artículo 3. Las Sociedades Portuarias Regionales se regirán por las normas contempladas en el título VI (De la Sociedad Anónima) del libro 2°. del Código de Comercio; por la Ley 01 de 1991; por las normas especiales del presente Decreto y por sus estatutos.</p> <p>Artículo 4. Los actos y contratos de las Sociedades Portuarias Regionales se regirán exclusivamente por las reglas del derecho privado y de la jurisdicción ordinaria, cualquiera que sea la participación de la Nación o de las entidades públicas en su capital social y sin tener en cuenta la naturaleza del respectivo acto o contrato.</p> <p>Artículo 5. El régimen jurídico laboral aplicable en las Sociedades Portuarias Regionales será el del Código Sustantivo del Trabajo, sea cual fuere el porcentaje de participación del capital público.</p> <p>Artículo 6. Las Sociedades Portuarias Regionales cuyo capital social pertenezca íntegramente al sector público podrán constituirse y funcionar con menos del número mínimo establecido en el Código de Comercio, y regirse por las normas a que se refiere el artículo 3°. del presente Decreto.</p>

Artículo 7. Las Sociedades Portuarias Regionales en las cuales el Estado posea el 50% o más del capital social quedarán sometidas al mismo régimen de vigilancia fiscal de las empresas industriales y comerciales del Estado y, en consecuencia, tendrán un Auditor designado de acuerdo con las leyes 20 de 1975, 43 de 1991 y demás normas complementarias. En las Sociedades Portuarias Regionales en que el Estado posea menos del 50% del capital social la vigilancia fiscal le la Contraloría solo se extenderá sobre las acciones de las entidades públicas y sobre los dividendos que perciban por virtud de su aporte.

Artículo 8. Las Sociedades Portuarias Regionales quedarán sometidas a la inspección y vigilancia de la Superintendencia de Sociedades, con el fin de que en su formación y funcionamiento se ajusten a las leyes y decretos y de que se cumplan normalmente sus propios estatutos,

Artículo 9. Autorízase a los Municipios en donde estén domiciliadas las Sociedades Portuarias Regionales para aportar a éstas todo o parte del porcentaje de la contraprestación por la concesión portuaria, que les ha sido asignado por el artículo 7°. de la Ley 01 de 1991. Estos aportes se recibirán por el equivalente al valor presente resultante de aplicar la fórmula del Plan de Expansión Portuaria para el cálculo de la contraprestación en el respectivo puerto, con una tasa de descuento del 12% anual y por períodos hasta de 20 años.

Parágrafo. La Superintendencia General de Puertos, al organizar el recaudo de las contraprestaciones entregará a la Sociedad Portuaria Regional respectiva, el porcentaje de la contraprestación que el Municipio se haya comprometido a aportar.

Artículo 10. Los socios de las Sociedades Portuarias Regionales podrán pactar libremente, sin sujeción al término señalado en el Código de Comercio, el plazo para el pago de las acciones suscritas en el acto de constitución de la sociedad o posteriormente, y aunque al constituirse la sociedad deberá suscribirse no menos del 50% del capital autorizado, no será obligatorio pagar ningún porcentaje mínimo del valor de cada acción de capital que se suscriba.

Artículo 11. El avalúo de los aportes en especie efectuados por la Nación o por los Municipios no requerirá aprobación de la Superintendencia de Sociedades.

Artículo 12. Cuando en las Sociedades Portuarias Regionales la participación estatal exceda del cincuenta por ciento (50%) del capital social, a las entidades públicas que sean accionistas no se les aplicará la restricción del voto y quienes actúen en su nombre podrán representar en las asambleas acciones de otros entes públicos.

Artículo 13. Para los efectos del presente Decreto, se entiende por aportes estatales los que hacen la Nación o las entidades territoriales o los organismos descentralizados de las mismas personas. Cuando el aporte lo haga una sociedad de economía mixta, se entiende que hay aporte de capital público en el mismo porcentaje o proporción en que la sociedad aportante tiene, a su vez, capital público o estatal dentro de su capital social.

Artículo 14. Cuando los aportes estatales sean del 90% o más del capital social,

	<p>las Sociedades Portuarias Regionales también se registrarán exclusivamente por las reglas del derecho privado pero un mismo órgano podrá cumplir las funciones de asamblea de accionistas y de junta directiva.</p> <p>Artículo 15. La enajenación de acciones en una Sociedad Portuaria Regional, se hará sin sujeción a ningún tipo de oferta preferencial en favor de la Nación o de alguna otra entidad pública. (Documento 5)</p>
<p>Decreto 708, 27 de abril de 1992.</p>	<p>“Por el cual se reglamentan las garantías que deben otorgarse de acuerdo con la Ley 01 de 1991.”</p> <p style="text-align: center;">DISPOSICIONES PRELIMINARES.</p> <p>Artículo 1. Las garantías que de acuerdo con las disposiciones de la Ley 1ª de 1991 deben ser constituidas por quienes soliciten una concesión portuaria y por quienes la obtengan, en favor de la Nación a través de la Superintendencia General de Puertos pueden ser otorgadas por una entidad aseguradora o bancaria sometida a la vigilancia de la Superintendencia Bancaria.</p> <p>Artículo 2. Las garantías de que trata el artículo anterior, tendrán por objeto asegurar el pago de los perjuicios derivados del incumplimiento de las obligaciones asumidas por los solicitantes de una concesión, en relación con las obligaciones emanadas de la presentación de su solicitud, y por el incumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión suscritos, en los casos que más adelante se determina.</p> <p>Artículo 3. El asegurador o banco garante por cada contrato de garantía que suscriba expedirá una póliza o certificado de garantía de conformidad con las disposiciones legales y con las normas del presente Decreto.</p> <p>Artículo 4. El asegurador o banco garante pagará la indemnización a la Nación a través de la Tesorería General de la Nación, cuando por resolución motivada expedida por la Superintendencia General de Puertos se declare el incumplimiento del solicitante o del concesionario, o acontezca el evento dañoso garantizado, según sea el caso, y se haga exigible la póliza o certificado de garantía correspondiente a la obligación garantizada. La garantía de cumplimiento de las condiciones de la concesión de que trata el artículo 8º del presente Decreto, sólo se hará exigible en su totalidad en la resolución que declara la caducidad de la concesión. En el caso de multas y de las demás sanciones podrá, en la misma resolución que las decreta, hacerse exigible la garantía hasta por el valor de las sanciones impuestas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 1ª de 1991.</p> <p style="text-align: center;">DE LAS OBLIGACIONES QUE DEBEN GARANTIZARSE.</p> <p>Artículo 5. Garantía de Constitución de la Sociedad Portuaria y de Construcción de las Obras Anunciadas. Por medio de la cual el solicitante de una concesión portuaria le garantiza a la Nación a través de la Superintendencia General de Puertos la seriedad de su propuesta en el sentido de que constituirá la sociedad portuaria y construirá las obras anunciadas en su solicitud, una vez le sea</p>

otorgada la concesión, en los términos de la resolución de aprobación de la misma.

Artículo 6. Cuantía mínima y término. La cuantía de la garantía de constitución de sociedad portuaria y de construcción de las obras señaladas que deben constituir los solicitantes de una concesión, será el 1.0% del valor de las obras civiles iniciales necesarias para el cabal funcionamiento del puerto.

El término de la garantía deberá ser igual al plazo indicado por el solicitante para la construcción de las obras y seis meses más y deberá ser prorrogado por él de manera que en todo caso cubra la realización completa de las obras civiles iniciales necesarias para el cabal funcionamiento del puerto. Dicho plazo se contará a partir del momento en que se tenga la posibilidad jurídica y práctica de disponer de los terrenos, así como de todas las autorizaciones y aprobaciones necesarias para hacer efectiva la concesión.

Parágrafo. El solicitante deberá ajustar la póliza para amparar las modificaciones y las especificaciones señaladas en la resolución de aprobación de la concesión, sin lo cual, no se podrá otorgar la concesión a la Sociedad Portuaria por él indicada en su solicitud.

Artículo 7. Devolución de la garantía. Al solicitante que no le sea otorgada la concesión le será devuelta la póliza o el certificado de garantía por parte de la Superintendencia General de Puertos dentro de los cinco (5) días siguientes a aquel en que quede en firme la resolución que niega su solicitud o que otorga la concesión a Sociedad Portuaria distinta.

Artículo 8. Garantía de cumplimiento de las condiciones generales de la concesión. Por medio de la cual se le garantiza a la Nación a través de la Superintendencia General de Puertos que el concesionario ocupará y usará los terrenos dados en concesión y ejercerá las actividades autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones, en especial las relacionadas con el pago de la contraprestación y de la tasa de vigilancia y el mantenimiento de las inversiones portuarias, de acuerdo con la ley, con las resoluciones de aprobación y de otorgamiento de la concesión, con el contrato administrativo de concesión y con las reglamentaciones generales expedidas por la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 9. Cuantía mínima y término. La cuantía mínima de la garantía de cumplimiento de las condiciones generales de la concesión que deben constituir los concesionarios, será del dos y medio por ciento (2.5%) del valor de las inversiones para las obras que se autorizan realizar al concesionario, sin que supere la cantidad equivalente a 50.000 salarios mínimos mensuales.

El concesionario deberá garantizar el cumplimiento durante el tiempo de duración de la concesión señalado en la resolución de aprobación de la misma y seis (6) meses más y en caso de prórroga de la concesión la garantía deberá ser igualmente ampliada por el mismo término y seis (6) meses más.

La garantía se expedirá por períodos de cinco (5) años y deberá prorrogarse en cada vencimiento, de manera tal que se garantice el término señalado en el inciso anterior.

Artículo 10. Garantía de realización de estudio de impacto ambiental y de protección del ambiente y contra la contaminación. Por medio de la cual se le garantiza a la Nación a través de la Superintendencia General de Puertos que el

	<p>concesionario una vez le sea otorgada la concesión realizará los estudios de impacto ambiental anunciados en su solicitud y aquellos que le sean exigidos por la Superintendencia General de Puertos y que adoptará durante el ejercicio de la concesión todas las medidas de protección del ambiente y contra la contaminación, de acuerdo con los resultados y recomendaciones de los estudios de impacto ambiental realizados y con las previsiones del Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente, Inderena.</p> <p>Artículo 11. Garantía mínima y término. La cuantía mínima de la garantía de realización de estudios de impacto ambiental y de protección del ambiente y contra la contaminación, que deben constituir los concesionarios, será determinada en cada caso por la Superintendencia General de Puertos con el concurso de las autoridades competentes en estas materias, de manera que permita sufragar los costos de las labores de mitigación del impacto ambiental que se llegare a ocasionar.</p> <p>El término de la garantía será igual al tiempo de duración de la concesión señalado en la resolución de aprobación de la misma y seis (6) meses más, y en caso de prórroga de la concesión la garantía deberá ser igualmente ampliada por el término de la misma y seis (6) meses más.</p> <p>La garantía se expedirá por períodos de cinco (5) años y deberá prorrogarse en cada vencimiento, de manera tal que se garantice el término señalado en el inciso anterior.</p> <p>Artículo 12. Oportunidad de constituir las. La garantía de que trata el artículo 5º del presente Decreto deberá ser otorgada al momento de presentar la solicitud de concesión, de acuerdo con lo dispuesto en el ordinal 6º del artículo 9º de la Ley 1ª de 1991.</p> <p>Las garantías de que trata el artículo 8º y 10 del presente Decreto podrán ser exigidas por la Superintendencia General de Puertos a través de la resolución de aprobación de la concesión y serán otorgadas una vez quede en firme la resolución de otorgamiento de la concesión. La aprobación por parte de la Superintendencia General de Puertos será requisito indispensable para la suscripción del contrato administrativo que formalice la concesión.</p> <p>Artículo 13. Al celebrar los contratos de concesión la Superintendencia General de Puertos deberá contar con la seguridad que el concesionario ofrezca las condiciones suficientes para cumplir oportunamente todas las obligaciones con terceros; y en consecuencia evaluará la constitución de garantías de responsabilidad civil por el período de duración de la concesión y seis (6) meses más, las cuales deberán proteger los daños causados a operadores portuarios, titulares de mercancías y bienes y derechos de terceros.</p> <p><i>(Documento 6)</i></p>
<p>Decreto 838, 28 de mayo de 1992.</p>	<p>“Por medio del cual se reglamenta el régimen de concesiones y licencias portuarias previstas en la Ley 1ª de 1991.”</p> <p style="text-align: center;">Disposiciones Generales.</p> <p>Artículo 1. Campo de aplicación. El presente Decreto regula lo relativo al otorgamiento de las concesiones portuarias y las licencias portuarias.</p>

Artículo 2. Competencia. Corresponde al Superintendente General de Puertos aprobar y otorgar las concesiones portuarias mediante resolución motivada. En firme la resolución que otorgue la concesión, se suscribirá el contrato administrativo que la formalice.

Igualmente, corresponde al Superintendente General de Puertos, otorgar licencias portuarias para construir y operar embarcaderos ubicados fuera del puerto. Para ser titular de estas licencias no se requiere ser Sociedad Portuaria.

Artículo 3. Inmuebles objeto de la concesión. Las concesiones portuarias recaerán sobre los siguientes bienes ubicados dentro de las zonas portuarias establecidas en el Plan de Expansión Portuaria.

a) Playas y terrenos de bajamar.

b) Las zonas marinas accesorias a las playas y zonas de bajamar.

c) De conformidad con el artículo 45 de la Ley 1ª de 1991, la concesión puede recaer sobre playas ribereñas de los ríos en las que Puertos de Colombia tuviere propiedades o ejerciere funciones públicas.

Artículo 4. Finalidad de la concesión. Las concesiones portuarias tienen por finalidad permitir que las Sociedades Portuarias ocupen y utilicen en forma temporal los bienes de que trata el artículo 3. del presente Decreto para la construcción y operación de puertos, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Para cada puerto establecido o que se establezca en una zona portuaria determinada en el Plan de Expansión Portuaria habrá una sola concesión portuaria.

Dentro de cada una de las zonas portuarias determinadas en el Plan de Expansión Portuaria podrán otorgarse varias concesiones portuarias.

Trámite de las concesiones.

Artículo 5. Iniciativa. El trámite administrativo para el otorgamiento de concesiones portuarias podrá iniciarse:

a) Por quienes ejerciten el derecho de petición en interés particular.

b) Oficiosamente, por el Superintendente General de Puertos.

Artículo 6. Trámite. Cuando exista interés particular. Se inicia con la presentación de la solicitud de concesión portuaria, que debe reunir los requisitos exigidos en el artículo 9o. de la Ley 1ª de 1991, dirigida al Superintendente General de Puertos, la cual podrá ser formulada por cualquier persona y la documentación se presentará en original y seis (6) copias con todos los anexos. La documentación también podrá ser enviada a la Superintendencia General de Puertos, previo reconocimiento notarial de la firma de quien suscribe la solicitud.

Parágrafo. Cualquier persona natural que acredite un interés puede oponerse a la solicitud o formular una petición alternativa en los términos señalados en el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991.

Artículo 7. Anexos. Se acompañarán los siguientes:

a) Si se trata de una persona jurídica, el correspondiente certificado de existencia y representación legal.

b) Si el peticionario no es Sociedad Portuaria, acompañará la carta de intención para constituir dicha sociedad, suscrita por el solicitante y los eventuales socios, con indicación de los aportes respectivos. El contenido del acta deberá estar

debidamente reconocido ante notario por quienes la firmaron.

c) Ejemplares, debidamente certificados, de los cuatro (4) avisos de prensa publicados en dos (2) periódicos de circulación nacional. Las publicaciones deberán ser de dos (2) días distintos, con intervalo de diez (10) días hábiles entre cada publicación.

Los avisos deberán contener:

1. Indicación de la ubicación, linderos y extensión del terreno que se pretende ocupar con la construcción y las zonas adyacentes de servicio.
2. Síntesis de la memoria descriptiva del proyecto, sus especificaciones técnicas principales, modalidades de operación y volúmenes y clase de carga.
3. Indicación de quiénes serán los usuarios y específicamente si se prestará o no servicio al público en general.
4. Estudios preliminares sobre el impacto ambiental y oceanográfico del puerto que se desea construir y el compromiso de realizar estudios detallados si se le aprueba la concesión y de adoptar las medidas de preservación que se le impongan.
5. La garantía a que se refiere el artículo 9o. ordinal 6o. de la Ley 1ª de 1991 y sus normas reglamentarias.
6. El plazo para el que se desea la concesión.

Artículo 8. Petición incompleta. En caso de que la solicitud de concesión no reúna todos los requisitos señalados en este Decreto, se requerirá al interesado para que aporte lo que falte. Cuando el interesado aporte los documentos e informaciones requeridas, se continuará el trámite correspondiente.

Artículo 9. Desistimiento. Se entenderá que el peticionario ha desistido de su solicitud, si hecho el requerimiento de completar los requisitos, los documentos o la información, no da respuesta en el término de un (1) mes. Acto seguido se archivará el expediente sin perjuicio de que el interesado presente posteriormente una nueva solicitud.

Artículo 10. Rechazo por falta de publicaciones. La Superintendencia General de Puertos, rechazará de plano y ordenará devolver al peticionario la documentación, cuando no se alleguen las cuatro (4) publicaciones que se exigen, o éstas no se hubieren realizado dentro de los términos señalados, o no contengan la totalidad de los datos exigidos por la ley, o que sean sustancialmente distintos de los contenidos en la solicitud.

Artículo 11. Continuación del trámite. Si la solicitud de concesión se encuentra debidamente conformada, el Superintendente General de Puertos ordenará mediante resolución:

a) El lugar, fecha y hora para la audiencia pública en la cual se leerán las oposiciones, y las propuestas alternativas, y se dará apertura pública a los sobres que contengan los datos confidenciales, si los hubiere. Esta audiencia deberá efectuarse una vez transcurridos los dos meses para formular oposiciones o presentar propuestas alternativas.

b) A esta audiencia la Superintendencia citará a las autoridades a que se refiere el inciso segundo del artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 y a los terceros que hubieren presentado oposición o que a juicio del Superintendente puedan estar directamente interesados en los resultados del trámite.

Parágrafo. Al día siguiente de la audiencia, el Secretario General de la Superintendencia General de Puertos oficiará a las autoridades mencionadas en el

artículo 10 de la Ley 1ª de 1991, enviándoles las solicitudes de concesión en todos sus anexos, para que dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha en que la Superintendencia General de Puertos les envíe la comunicación, emitan sus conceptos sobre la conveniencia y legalidad de la solicitud respectiva. En tal comunicación se advertirá que vencido este plazo sin que la Superintendencia General de Puertos haya recibido los conceptos en mención, continuará el procedimiento sin los que falten y se solicitará investigación administrativa contra la autoridad que no haya conceptuado dentro del término legal.

Artículo 12. Decisión sobre la solicitud. Cumplido el trámite anterior, el Superintendente General de Puertos decidirá sobre la solicitud de concesión mediante resolución motivada, dentro de los cinco (5) meses siguientes a la fecha de la solicitud inicial.

Artículo 13 Negativa de la concesión. En el evento de que la petición original y las alternativas resulten contrarias a la ley, al Plan de Expansión Portuaria, o que tengan un impacto ambiental adverso que pueda causar un daño ecológico, u ofrezca inconvenientes que no puedan ser remediados, el Superintendente General de Puertos resolverá negativamente la solicitud de concesión mediante resolución motivada. Dicha providencia, deberá notificarse en la forma establecida por el DECRETO 1 de 1984, a quienes hubieren intervenido en la actuación.

Artículo 14. Decisión positiva. En caso de que la petición estuviere conforme a la ley y al Plan de Expansión Portuaria, y no tuviere impacto negativo ambiental o estuvieran contempladas las obras necesarias para prevenirlo, el Superintendente General de Puertos aprobará la solicitud de concesión mediante resolución motivada que indicará los términos en los que se otorgará la concesión. Dicha providencia se comunicará al peticionario, a las autoridades mencionadas en el inciso 2o. del artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 y a quienes hubieren intervenido en la actuación, mediante propuestas alternativas u oposiciones a la concesión.

Artículo 15. Contenido de la resolución aprobatoria. La resolución que apruebe la solicitud deberá contener un análisis de la petición y de todos sus documentos; de los escritos de oposición; de las propuestas alternativas; de los conceptos de las autoridades así como de las razones de conveniencia para el país. La parte resolutoria contendrá entre otros, las siguientes decisiones:

1. Los límites exactos y las características físicas de la zona que es objeto de la concesión.
2. Las condiciones en que se otorga la concesión:
 - a) El plazo de duración.
 - b) Las condiciones especiales de operación del puerto.
 - c) El valor de la contraprestación.
3. Las garantías y seguros que deberá constituir el beneficiario de la concesión, de acuerdo con las normas reglamentarias para el efecto.
4. Los plazos para la presentación de documentos, estudios, iniciación y terminación de las obras.
5. La orden de que al día siguiente hábil a su expedición se notifique la providencia a las autoridades respectivas, al peticionario y a los intervinientes en la actuación administrativa.
6. Las condiciones de conservación sanitaria y ambiental, y de operación, a que debe someterse la sociedad portuaria.

Artículo 16. Oposición de las autoridades. Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición de la resolución aprobatoria de la concesión, las autoridades mencionadas en el inciso 2o. del artículo 10 de la Ley 1ª de 1991, podrán oponerse a ella por motivos de legalidad o de conveniencia, en escrito razonado dirigido al Superintendente General de Puertos.

Recibido el escrito de oposición por el Superintendente General de Puertos, consultará y le enviará copia del mismo a las otras autoridades mencionadas en dicha ley. Dentro de los treinta (30) días siguientes al recibo del escrito de oposición, el Superintendente hará una evaluación escrita de ella y la remitirá al Consejo Nacional de Política Económica y Social para que decida. Recibida la decisión de este Consejo, el Superintendente General de Puertos la formalizará mediante resolución en la cual indicará si debe continuarse o no el trámite, y en caso afirmativo, sobre cuales serán las condiciones y términos de la concesión que la Superintendencia podrá otorgar, y el ofrecimiento al proponente que haya presentado la propuesta que mejor se ajuste a la conveniencia del proyecto para que defina si se acoge a los términos de la concesión.

Esta Resolución se notificará al proponente a quien se le hace el ofrecimiento, a las autoridades señaladas en el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 y a quienes hubieren intervenido en la actuación.

Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de comunicación de la resolución el proponente, sea o no el mismo que inició el proceso, deberá manifestar si se acoge o no a las condiciones y términos de la concesión que la Superintendencia está dispuesta a otorgar. Vencido este plazo si no manifiesta su aceptación, o en caso de que la respuesta sea negativa, el Superintendente General de Puertos ofrecerá por el mismo número de días, la concesión al proponente que haya presentado la propuesta que en segundo lugar se ajuste a las condiciones y así sucesivamente hasta que no lo acepte o todos lo rechacen.

Si alguno de los proponentes, en el orden antes expuesto, aceptara la oferta de la concesión, el Superintendente General de Puertos dictará la correspondiente resolución de otorgamiento definitivo de la concesión.

En caso de que ninguno acepte el ofrecimiento de concesión, se dictará una resolución finalizando el procedimiento y ordenando archivar el expediente. Los interesados en dicha concesión, podrán iniciar de nuevo la actuación, presentando otra nueva solicitud.

Parágrafo. En caso de que no haya oposición de las autoridades a que se refiere el presente artículo o de terceros, el Superintendente General de Puertos, una vez en firme la resolución aprobatoria dictada de conformidad con el artículo 15 del presente Decreto y vencidos los diez (10) días señalados para que tales autoridades se opongan, procederá a dictar resolución motivada haciendo el ofrecimiento de la concesión al proponente cuya propuesta mejor se ajuste a la conveniencia del proyecto para que manifieste si se acoge a los términos de la concesión.

Artículo 17. Trámite cuando existe oferta oficiosa. La oferta oficiosa se inicia con la previa consulta del Superintendente General de Puertos a las autoridades a que se refiere el inciso 2o. del artículo 10 de la Ley 1ª de 1991, para lo cual les remitirá un proyecto de la oferta con los datos generales de la propuesta y les concederá un plazo de veinte (20) días hábiles para que emitan su concepto.

Vencido el término anterior, si el Superintendente lo estima procedente o conveniente y previas las modificaciones que le llegare a introducir, expedirá una resolución de oferta de la concesión, la cual contendrá:

1. La descripción general de las condiciones de la concesión, su duración, ubicación del puerto a desarrollar, clase y tipo de puerto, bienes y volúmenes de movimiento, así como las contraprestaciones que se pagarán.
2. La indicación de quienes estén interesados en formular propuestas, constituyan garantía de constitución de la Sociedad Portuaria y de realización de las obras proyectadas.
3. La orden de realizar las publicaciones de la resolución, en la forma prevista en el inciso 1o. del artículo 13 de la Ley 1ª de 1991.
4. La fijación de los plazos para recibir los sobres que contengan las propuestas.
5. La orden para que al día siguiente de la expedición de la providencia se comunique la misma a las autoridades mencionadas en el inciso 2o. del artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 y a las personas que tengan derechos reales sobre los predios de propiedad privada necesarios para otorgar la concesión portuaria.
6. La citación a las autoridades mencionadas, a los titulares de derechos reales y a los proponentes, al acto público en el cual se abrirán los sobres y se leerán las oposiciones si las hubo. Este acto debe realizarse un mes después de la última publicación.
7. La orden de informar a las autoridades respectivas la prohibición de modificar los avalúos catastrales de los predios a los que se refiere la concesión.

Artículo 18. Decisión. Realizada la evaluación de las propuestas el Superintendente General de Puertos aprobará la concesión mediante resolución motivada, con base en los criterios señalados en el artículo 14 de este Decreto y demás normas que contengan estos criterios y procederá de conformidad con lo allí previsto.

Artículo 19. Oposición de las autoridades. En caso de que alguna de las autoridades no esté conforme con la resolución aprobatoria, podrá oponerse por escrito dentro de los diez (10) días siguientes a la expedición de la resolución.

Presentada oportunamente la oposición, el Superintendente General de Puertos consultará a las otras autoridades las cuales tendrán un plazo de cinco (5) días hábiles para dar su opinión. Dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación del escrito de oposición, el Superintendente General de Puertos hará una evaluación escrita de ella y la remitirá al Consejo Nacional de Política Económica y Social para que decida.

Recibida la decisión del Consejo Nacional de Política Económica y Social, el Superintendente General de Puertos la formalizará mediante resolución en la cual indicará si debe continuarse o no con el trámite, y en caso afirmativo, sobre cuales serán las condiciones y términos de la concesión que la Superintendencia podrá ofrecer.

Si la decisión del Consejo Nacional de Política Económica y Social hubiere sido la de continuar el trámite, el Superintendente General de Puertos, ofrecerá entonces, al proponente que presente la propuesta que mejor se ajuste a la conveniencia del proyecto, la posibilidad de acogerse a los términos de la concesión. Si éste no manifiesta su aceptación dentro de los diez (10) días siguientes a la comunicación de los términos, se presumirá su rechazo y los ofrecerá a los demás, sucesivamente, teniendo en cuenta la conveniencia de las propuestas, por el mismo número de días, contados a partir del siguiente a aquél y que se conozca o se presuma el rechazo del solicitante anterior, hasta que uno los acepte, o hasta que todos los hayan rechazado.

La resolución de otorgamiento deberá contener lo dispuesto en el artículo 21 de

este Decreto.

Artículo 20. Saneamiento del trámite. Si durante el trámite de otorgamiento de concesión, el Superintendente General de Puertos encontrare que se ha pretermitido alguno de los requisitos exigidos, deberá ordenar su cumplimiento o corrección en todos los casos en que no se hallare frente a una causal de nulidad absoluta.

Así mismo, las resoluciones de aprobación, de otorgamiento y los contratos de concesión podrán ser aclarados por la Superintendencia General de Puertos, cuando se incurra en errores de transcripción o de copia, debidamente comprobados.

Artículo 21. Otorgamiento formal de la concesión. La concesión portuaria, se otorgará formalmente, mediante resolución motivada, con indicación de los límites, las características físicas y las condiciones especiales de operación del puerto que se autoriza a la sociedad anunciada por el peticionario o por el solicitante que hubiera salido favorecido en el ofrecimiento oficioso de la concesión. Se preferirá, en igualdad de condiciones, al peticionario que hubiere sido titular de una autorización o concesión otorgada antes de la expedición de la Ley 1ª de 1991 o de una concesión, posteriormente a la misma siempre que hubiere cumplido las condiciones de la respectiva autorización o concesión y las instalaciones construidas estuvieren en buen estado.

En dicha providencia se señalará el plazo para suscribir el contrato de concesión y los principales contenidos del mismo, de conformidad con los requisitos de los contratos de concesión.

Esta providencia se notificará en la forma prevista por el DECRETO 1 de 1984.

Artículo 22. Contrato de concesión. El contrato administrativo de concesión deberá suscribirse entre el Superintendente General de Puertos y la Sociedad Portuaria peticionaria o la constituida en los términos de la resolución aprobatoria de la concesión respectiva.

Mediante el contrato de concesión portuaria, la Nación por conducto de la Superintendencia General de Puertos permite a las Sociedades Portuarias ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas marinas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación y de los municipios o distritos donde operan.

Artículo 23. Requisitos de los contratos de concesión. Los contratos de concesión portuaria deberán contener:

1. Descripción exacta de la ubicación, linderos y extensión de los bienes de uso público entregados en concesión.
2. Descripción exacta de la ubicación, linderos y extensión del terreno adyacente que se ocupará con la construcción y las zonas de servicio.
3. Descripción exacta de los accesos hasta dichos terrenos.
4. Descripción exacta del proyecto, sus especificaciones técnicas, sus modalidades de operación, los volúmenes y la clase de carga a que se destinará.
5. La forma en que se prestarán los servicios y los usuarios de la misma.
6. Descripción de las construcciones que se harán con indicación del programa para su construcción.
7. La obligación de someter a la aprobación de la Superintendencia General de

Puertos los planes definitivos de construcción, sus ajustes y modificaciones de las obras a realizar.

8. El señalamiento de las garantías constituidas y aprobadas por el Superintendente para cumplimiento del contrato, construcción de las obras, adopción de medidas de protección ambiental y responsabilidad civil.

9. Plazo de la concesión.

10. La obligación del concesionario de ceder gratuitamente y en buen estado de mantenimiento y operación, al término del contrato o de ser declarada la caducidad, a la Nación, todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en la zona de uso público objeto de la concesión.

11. La obligación del concesionario de pagar desde la suscripción del contrato de concesión a la Nación y al municipio o distrito respectivo, el monto de la contraprestación fijada, en la forma estipulada.

12. La obligación del concesionario de realizar estudios detallados y de adoptar las medidas de preservación sanitaria y ambiental.

13. Tratándose de concesiones en puertos de servicio público de carga general, la estipulación de que se permitirá que los terceros presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones y de que las sociedades portuarias no operarán, a menos que ello sea estrictamente necesario por razones técnicas o porque no exista otra alternativa.

Artículo 24. Cláusulas obligatorias. En el contrato de concesión portuaria se deben estipular, además de las cláusulas propias o usuales conforme a su naturaleza, las exorbitantes propias de todo contrato administrativo.

Se podrá declarar la caducidad de una concesión portuaria cuando en forma reiterada se incumplan las condiciones en las cuales se otorgó o se desconozcan las obligaciones y prohibiciones a las cuales el concesionario está sujeto, en forma tal que se perjudique gravemente el interés público. En este caso habrá, igualmente, obligación de ceder a la Superintendencia General de Puertos todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de la concesión.

La caducidad se declarará mediante resolución contra la cual sólo procede el recurso de reposición.

Artículo 25. En cuanto no pugne con lo estipulado en la Ley 1ª de 1991, los contratos de concesión se registrarán por lo establecido para la contratación por parte de la Nación.

Artículo 26. Pérdida del derecho. Vencido el plazo para suscribir el contrato de concesión portuaria, otorgada mediante resolución, sin que el autorizado haya cumplido con los requisitos señalados en dicha providencia, el derecho de la misma caducará.

Artículo 27. Plazos. Suscrito y en firme el correspondiente contrato, el concesionario entrará a ocupar y utilizar los bienes de uso público señalados, y a constituir, operar y administrar el puerto, dentro de los plazos estipulados.

Para el efecto no se requerirán permisos, ni licencias, ni autorizaciones, ni revisiones, ni refrendaciones de ninguna otra autoridad nacional, sin perjuicio de aquellos permisos que deba proferir la autoridad local para adelantar las construcciones propuestas.

Artículo 28. Modificación de los términos de la concesión. Si una Sociedad Portuaria desea cambiar las condiciones en las cuales se aprobó una concesión portuaria deberá obtener permiso previo y escrito de la Superintendencia General de Puertos. Esta entidad, previa comprobación de que con ello no se limita en forma indebida la competencia, ni se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, expedirá la resolución que otorgue el permiso.

Al hacer cualquier cambio en las condiciones de la concesión podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo.

Trámite de las licencias portuarias.

Artículo 29. Régimen de Embarcaderos. Para la construcción y operación de embarcaderos se requiere el otorgamiento de una licencia portuaria, la cual se dará mediante resolución expedida por el Superintendente General de Puertos.

Artículo 30. Trámite para el otorgamiento. El interesado debe presentar al Superintendente General de Puertos una solicitud escrita, acompañada de los siguientes documentos anexos:

1. Plano topográfico del predio donde se construirá el embarcadero y plano de la localización de la construcción.
2. Descripción del proyecto junto:
 - a) Especificaciones técnicas.
 - b) Modalidades de la operación.
 - c) Volúmenes y clase de carga.
3. Estudio sobre impacto ambiental que producirá el embarcadero que se desea construir.
4. Estudio mediante el cual se acredite la conveniencia del embarcadero para el desarrollo económico y social de la región y que no resulta adecuado para el peticionario el uso de los puertos y embarcaderos existentes.

La solicitud con sus anexos también podrá ser enviada al Superintendente General de Puertos por correo certificado, previo reconocimiento notarial de la solicitud.

Recibida la solicitud por el Superintendente, dispondrá de un plazo de quince (15) días para su estudio y evaluación, al cabo de los cuales deberá decidir mediante resolución motivada que deberá ser notificada al peticionario. Cuando no fuere posible resolver la solicitud en dicho plazo, se deberá informar así al interesado, expresando los motivos de la demora y señalando a la vez la fecha en que se decidirá la petición.

Artículo 31. Peticiones incompletas. Cuando una petición no se acompañe de los documentos o informaciones necesarias, en el acto de recibo se le indicarán al peticionario los que faltan; si insiste en que se radique, se le recibirá petición dejando constancia expresa de las advertencias.

Artículo 32. Solicitud de informaciones o documentos adicionales. Si las informaciones o documentos que proporcione el peticionario no son suficientes para decidir, se le requerirá, por una sola vez, con toda precisión en forma escrita, el aporte de lo que haga falta. Este requerimiento interrumpirá los términos establecidos para que el Superintendente decida. Desde el momento en que el interesado aporte nuevos documentos o informaciones con el propósito de satisfacer el requerimiento, comenzarán otra vez a correr los términos pero, en adelante, no se podrán pedir más complementos, y se decidirá con base en lo que

	<p>se disponga.</p> <p>Artículo 33. Desistimiento. Se entenderá que el peticionario ha desistido de su solicitud si hecho el requerimiento de completar los requisitos, los documentos o las informaciones de que tratan los dos artículos anteriores, no da respuesta en un término de dos (2) meses. Acto seguido se archivará el expediente, sin perjuicio de que el interesado presente posteriormente una nueva solicitud.</p> <p>Artículo 34. Término de la licencia. La licencia portuaria para construir y operar embarcaderos es de dos (2) años, pero podrá prorrogarse por períodos de dos (2) años indefinidamente, demostrando el peticionario que el embarcadero conserva las condiciones técnicas para la operación, que cumple con los demás requisitos acreditados para su otorgamiento, y que sigue siendo conveniente para el desarrollo económico y social de la región.</p> <p>Artículo 35. Contraprestaciones. De conformidad con el correspondiente Plan de Expansión Portuaria vigente, el Superintendente General de Puertos fijará en la resolución que otorga formalmente la licencia portuaria, el monto de la contraprestación económica que debe cancelar el beneficiado con la licencia portuaria, observando lo dispuesto en los artículos 2o. y 7o. de la Ley 1ª de 1991. En caso de prórroga de la licencia, en la misma resolución que la autoriza se fijará también el monto de la contraprestación respectiva.</p> <p>Artículo 36. Reversión a la Nación. Al expirar la licencia, las construcciones levantadas en las zonas objeto de la licencia y los inmuebles por destinación que hagan parte de ellas, revertirán a la Nación. Es deber del beneficiario garantizar que las instalaciones se revierten en buen estado de operación. La Superintendencia tendrá respecto de tales licencias, de las construcciones, de sus propietarios y de quienes prestan o reciben servicios de ellas, las mismas facultades que se le otorgan respecto de los puertos, de las sociedades portuarias o de quienes prestan o reciben servicios de ellos. (Documento 7)</p>
<p>Decreto 2091, 28 de diciembre de 1992.</p>	<p>“Por el cual se reglamenta la actividad de los operadores portuarios.”</p> <p>Artículo 1. Los operadores portuarios podrán, entre otros, prestar los siguientes servicios:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Practicaje b. Servicio de remolcador y lanchas c. Amarre- Desamarre d. Acondicionamiento de plumas y aparejos e. Apertura y cierre de bodegas y entrepuentes f. Estiba- desestiba g. Cargue y descargue h. Tarja i. Trincada j. Manejo terrestre o porteo de la carga k. Reconocimiento y clasificación l. Llenado y vaciado de contenedores m. Embalaje de la carga n. Reparación de embalaje de carga

- o. Pesaje y cubicaje
- p. Alquiler de equipos
- q. Suministro de aparejos
- r. Recepción de lastre de basuras
- s. Almacenamiento
- t. Reparación de contenedores
- u. Usería.

Artículo 2. Cada una de las actividades vinculadas a la operación portuaria podrán ser prestadas por uno o varios operadores. El operador portuario podrá subcontratar parte de los servicios que presta.

Artículo 3. En razón de la vigilancia e inspección que le corresponde ejercer a la Superintendencia General de Puertos sobre los operadores portuarios y del consecuente cobro que la misma debe realizar de la respectiva tasa de vigilancia, los operadores portuarios deben inscribirse ante la Superintendencia General de Puertos, para lo cual deberán diligenciar el formulario que al efecto adopte esta última.

La Superintendencia ordenará sentar el registro en el libro correspondiente, mediante resolución que se comunicará al interesado.

El formulario deberá contener, como mínimo, la siguiente información:

1. General: Que incluirá nombre o razón social, NIT o Cédula de Ciudadanía, registro mercantil, representante legal, dirección y sucursales existentes.
2. Servicios de operación que prestará.
3. Capacidad de operación.
4. Tonelaje anual por productos, cuando se trate de servicios relacionados con el manejo de la carga.
5. Puerto donde prestará servicios
6. Información administrativa y financiera

Las personas jurídicas deberán anexar certificado de existencia y representación legal y acreditar que su objeto comprende la realización de alguna o algunas de las actividades enumeradas en el artículo 1º del presente Decreto.

Las personas naturales, deberán acompañar certificación de la matrícula del establecimiento de comercio ante la respectiva Cámara de Comercio.

Artículo 4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 1ª de 1991, la Superintendencia General de Puertos podrá exigir a los operadores portuarios, en cualquier momento, la exhibición de las matrículas, licencias o registro exigidos por las normas vigentes, en relación con los remolcadores, naves, artefactos y prácticos.

Artículo 5. El operador portuario llevará la contabilidad relacionada con su actividad de tal, en forma independiente, con el fin de facilitar el cobro de la tasa de vigilancia por parte de la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 6. El operador portuario debe cumplir los reglamentos técnicos de operación expedidos por la Superintendencia General de Puertos, así como los que en concordancia con aquellos elaboren las sociedades portuarias.

Artículo 7. El operador portuario será responsable de conformidad con el Código Civil, Código de Comercio y demás disposiciones, desde el momento en que se

	<p>hace cargo de las mercancías, equipos portuarios e instalaciones portuarias, hasta el momento en que las pone en poder o a disposición de la persona facultada para recibirlas.</p> <p>Para amparar los riesgos, los Operadores Portuarios constituirán pólizas apropiadas, que serán establecidas de acuerdo con el estudio de evaluación de los mismos, que contraten con las Sociedades Portuarias o las personas a quienes prestan sus servicios.</p> <p>Artículo 8. La Empresa Puertos de Colombia - COLPUERTOS-, de conformidad con la implementación gradual del proceso de liquidación, permitirá que los operadores portuarios de que trata el presente decreto, puedan realizar las actividades inherentes a los mismos, dentro de las instalaciones de esa Empresa. (Documento 8)</p>
<p>Decreto 1775, 27 de agosto de 1998.</p>	<p>“Por el cual se expide el plan de expansión portuaria para el período 1998-1999.”</p> <p>Artículo 1. Expídase para los años 1998-1999, el Plan de Expansión Portuaria presentado por el Ministerio de Transporte al Conpes, contenido en el documento Conpes 2992 Plan de Expansión Portuaria 1998-1999 Ministerio de Transporte, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio del Medio Ambiente, Superintendencia General de Puertos, Instituto Nacional de Vías, Ecocarbón, DNP: UINFE, DITRAN, que fuera considerado y aprobado por el mencionado consejo el día 4 de marzo de 1998.</p> <p>Artículo 2. Como consecuencia de lo dispuesto en el artículo anterior, el Plan de Expansión Portuaria 1998-1999, incorpora en su totalidad lo contenido en el documento Conpes 2992 Plan de Expansión Portuaria 1998-1999 Ministerio de Transporte, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio del Medio Ambiente, Superintendencia General de Puertos, Instituto Nacional de Vías, Ecocarbón, DNP: UINFE, DITRAN, y en especial lo establecido en dicho documento en materia de regiones donde puedan ser localizados los puertos, inversiones portuarias metodologías para determinar las tarifas portuarias y las contraprestaciones por el uso de los bienes públicos, y se hace de obligatorio cumplimiento de la manera prevista en el citado documento Conpes.</p> <p>Artículo 3. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las anteriores disposiciones sobre la materia, en especial las contenidas en el Decreto 2688 de 1993. (Documento 9)</p>
<p>Decreto 101, 2 de febrero de 2000.</p>	<p>“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones.”</p> <p>Artículo 19. Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos. La Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos cumplirá las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de transporte marítimo, puertos y su infraestructura, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte, sin perjuicio de las funciones que sobre la materia corresponden a la DIMAR. 2. Proponer los mecanismos para armonizar la legislación sobre transporte

marítimo internacional y la legislación nacional en coordinación con las demás entidades del Gobierno Nacional.

3. Proponer al Ministerio o la dependencia competente del Ministerio los proyectos de regulación y reglamentación del transporte marítimo y de los puertos.
4. Proponer al Ministro o a la dependencia competente del Ministerio, la definición de los requisitos para expedir la habilitación y el permiso de operación a las empresas nacionales y extranjeras de transporte marítimo y a los transportadores marítimos no operadores de naves, en los términos que señale la ley.
5. Proponer al Ministro o dependencia competente del Ministerio, la definición de los requisitos para registrar los Acuerdos de Transporte Marítimo, las Conferencias Marítimas, las tarifas y recargos marítimos de las empresas que atiendan tráficó que toquen puertos colombianos.
6. Proponer al Ministro o dependencia competente del Ministerio, los proyectos de reglamentación sobre los contratos de arrendamiento y el fletamento de naves v artefactos navales.
7. Proponer al Ministro o dependencia competente del Ministerio, la definición de los requisitos para la expedición de la autorización, registro o licencia de funcionamiento a los operadores portuarios, y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley.
8. Estudiar, evaluar y promover la creación de instrumentos de fomento a los servicios nacionales de transporte marítimo internacional y de cabotaje y a sus actividades conexas.
9. Asesorar y asistir al Ministro en la aprobación y otorgamiento de las concesiones portuarias, así como para su modificación, revocación y/o declaratoria de caducidad.
10. Asesorar y asistir al Ministro en el procedimiento de autorización para la construcción y operación de muelles privados y puertos de servicio público dedicados al cargue y descargue de mercancías.
11. Estudiar las políticas, planes y programas relacionados con el transporte marítimo propuestos y presentados por la DIMAR, para aprobación del Ministerio de Transporte.
12. Preparar los Planes de Expansión Portuaria en coordinación con la Oficina de Planeación del Ministerio y el DNP para ser presentados ante el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes.
13. Asesorar y asistir al Ministro en el proceso de habilitación de puertos para el comercio exterior, en coordinación con las entidades correspondientes.
14. Mantener un sistema de información y de registro para el transporte marítimo y puertos, que proporcione los datos estadísticos para el sector público y privado.
15. Promover la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura portuaria y en la operación y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos colombianos.
16. Estudiar la viabilidad técnica y financiera para desarrollar proyectos portuarios por concesión y otros mecanismos de participación privada.
17. Coordinar con la DIMAR los planes y programas en materia de seguridad marítima y determinar las condiciones de seguridad en la navegación.
18. Mantener informadas a las comunidades, gremios y usuarios sobre los proyectos en el modo de su competencia y su contribución al desarrollo.
19. Las demás que les sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Parágrafo. Exceptuase la ejecución de la política de infraestructura en lo que hace referencia a la señalización marítima (faros y boyas), en los canales de acceso a

los puertos marítimos de la Nación, la cual corresponde a la DIMAR.

Artículo 20. Subdirección de Operación Marítima y Portuaria. La Subdirección de Operación Marítima y Portuaria, cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de operación del transporte marítimo y su infraestructura de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte, sin perjuicio de las funciones que sobre la materia le corresponden a la DIMAR.
2. Cumplir la regulación del transporte marítimo.
3. Elaborar y efectuar los planes y programas sobre encauzamiento, dragado y conservación, de los canales de acceso a los puertos públicos a cargo de la Nación, previo concepto de viabilidad de la DIMAR.
4. Proponer la adopción de las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos, en coordinación con la DIMAR.
5. Evaluar las solicitudes de concesiones portuarias, sus modificaciones o revocaciones.
6. Estudiar las solicitudes de construcción y operación de muelles privados y puertos de servicio público, dedicados al cargue y descargue de mercancías.
7. Controlar la ejecución de las obras de beneficio común a las que se refiere el artículo 4° de la Ley 1ª de 1991, toda norma que lo modifique o sustituya, aprobadas por el Ministerio de Transporte, así como resolver las controversias que surjan con motivo de su realización.
8. Elaborar los términos de referencia, bases y condiciones de los pliegos de las licitaciones o concursos para contratar estudios, el dragado de los canales de acceso, construcción y adecuación de obras complementarias, los proyectos sobre infraestructura portuaria y las interventorías respectivas.
9. Ejercer la supervisión de los contratos que se deriven de la función anterior.
10. Las demás que les sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Parágrafo transitorio. Todos los documentos relacionados con los puertos que estén en trámite y que reposen en los archivos de la Superintendencia General de Puertos y Transporte, deben ser trasladados a la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos del Ministerio de Transporte.

CAPITULO IV

De la Superintendencia de Puertos y Transporte Supertransporte

Artículo 40. Delegar de conformidad con el artículo 13 de la Ley 489 de 1998 las funciones de inspección, control y vigilancia del servicio público de transporte que le atribuye el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política al Presidente de la República en la actual Superintendencia General de Puertos.

Parágrafo. La Superintendencia General de Puertos modificará su denominación por la de Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte, mientras se mantenga la delegación.

Artículo 41. Objeto de la delegación. La Supertransporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa, en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, de conformidad con la ley y la delegación establecida en este decreto.

El objeto de la delegación en la Supertransporte es:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte.
3. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del Sector Transporte.

Artículo 42. Sujetos de la inspección, vigilancia y control, delegada. Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, las siguientes personas naturales o jurídicas:

1. Las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.
2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecida en la Ley 105 de 1993 excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.
3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato.
4. Los operadores portuarios.
5. Las demás que determinen las normas legales.

Artículo 43. Estructura. Para el cumplimiento de las funciones previstas en este decreto y de conformidad con sus facultades constitucionales, el Gobierno modificará la estructura de la Supertransporte.

Parágrafo. La delegación se hará efectiva, previa reorganización de la entidad delegataria para asumir las nuevas funciones, dentro de los cuatro (4) meses siguientes contados a partir de la vigencia de este decreto.

Artículo 44. Funciones delegada en la Supertransporte. La Supertransporte cumplirá las siguientes funciones:

1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
3. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.
5. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, de acuerdo con los indicadores definidos por la CRTR, publicar sus

evaluaciones; y proporcionar en forma oportuna toda la información disponible a quienes deseen hacer evaluaciones independientes. El Superintendente podrá acordar con las empresas programas de gestión para que se ajusten a los indicadores que haya definido la CRTR. Absolver las consultas que le sean sometidas a su consideración por la CRTR, el Ministerio de Transporte, las demás entidades del Sector y los particulares.

6. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.
7. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial respectiva.
8. Expedir la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicio portuario deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la autoridad marítima nacional.
9. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte.
10. Solicitar a las entidades públicas que conforman el Sistema Nacional de Transporte la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.
11. Solicitar documentos e información general, incluyendo los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones.
12. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando ésta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden, y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del comercio exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
13. Dar conceptos, a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio de transporte y la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.
14. Todas las demás que le atribuya la ley.

Parágrafo 1. Sin perjuicio de la conformación de sus propios sistemas de información, la Supertransporte utilizará los registros y demás bases de datos que estén a cargo del Ministerio del Transporte y las demás entidades del sector.

Parágrafo 2. Las funciones que realiza la actual Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones portuarias, salvo aquellas de inspección, control y vigilancia, se trasladarán al Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos, acorde con lo contemplado en el presente decreto.

Parágrafo 3. Los archivos, documentos y en general toda la información relacionada con la adjudicación de concesiones portuarias pasarán al Ministerio de Transporte - Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos.

Parágrafo 4. Para efectos de inspección, control y vigilancia en materia de transporte fluvial, la Superintendencia se apoyará en las inspecciones fluviales o en la Dimar. La Superintendencia sancionará a los infractores por las violaciones a

	<p>las normas de transporte y tránsito fluvial. (Documento 10)</p>
<p>Decreto 1016, 6 de junio de 2000.</p>	<p>“Por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte.”</p> <p style="text-align: center;">Naturaleza, sede, objetivos y funciones</p> <p>Artículo 1. Naturaleza Jurídica. La Superintendencia de Puertos y Transporte es un organismo de carácter administrativo y técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, que goza de autonomía administrativa y financiera encargada de cumplir las funciones previstas en la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000, como se determinan más adelante.</p> <p>Artículo 2. Sede. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá su sede principal en la ciudad de Santa Fe de Bogotá, D. C.</p> <p>Artículo 3. Objeto de la Entidad. Corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte, ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación prevista en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000. Parágrafo. El objeto de la delegación en la Superintendencia de Puertos y Transporte es:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte. 2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte. 3. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte. 4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del Sector Transporte. <p>Artículo 4. Funciones. La Superintendencia de Puertos y Transporte, además de las previstas en la Ley 01 de 1991, ejercerá las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad en la prestación del servicio de transporte. 2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte. 3. Aplicar las sanciones correspondientes por violación de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad. 4. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad. 5. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o

mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.

6. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, de acuerdo con los indicadores definidos por la Comisión de Regulación de Transporte.
7. Publicar las evaluaciones de la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.
8. Proporcionar en forma oportuna toda la información disponible a quienes deseen hacer evaluaciones independientes.
9. Acordar con las empresas programas de gestión para que se ajusten a los indicadores que haya definido la Comisión de Regulación de Transporte.
10. Absolver las consultas que sean sometidas a consideración por la Comisión de Regulación de Transporte, el Ministerio de Transporte, las demás entidades del sector y los particulares.
11. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.
12. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial respectiva.
13. Expedir la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los Operadores Portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicio portuario deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la Autoridad Marítima Nacional.
14. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte.
15. Solicitar a las Entidades Públicas que conforman el Sistema Nacional de Transporte la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.
16. Solicitar documentos e información general, incluyendo los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones.
17. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una Sociedad Portuaria, cuando ésta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del Comercio Exterior Colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
18. Dar concepto, a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio de transporte y la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.
19. Todas las demás que le atribuya la Ley.

Estructura

Artículo 5. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá la siguiente estructura:

1. Despacho del Superintendente
 - 1.1 Oficina Jurídica
 - 1.2 Oficina de Planeación
 - 1.3 Oficina de Control Interno
2. Despacho del Superintendente Delegado de Puertos
3. Despacho del Superintendente Delegado de Concesiones e Infraestructura
4. Despacho del Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte
5. Secretaría General
6. Organismos de Asesoría y Coordinación
 - 6.1 Comisión de Personal
 - 6.2 Comité de Coordinación de Control Interno

De las funciones

Artículo 6. La Superintendencia de Puertos y Transporte será dirigida por el Superintendente de Puertos y Transporte, con el apoyo de los Superintendentes Delegados.

Artículo 7. Del Superintendente de Puertos y Transporte. El Superintendente de Puertos y Transporte es agente del Presidente de la República, de su libre nombramiento y remoción. Como Jefe del organismo le corresponde ejercer las siguientes funciones:

1. Ejercer, bajo su propia responsabilidad las funciones que el Presidente de la República le delegue o la ley le confiera y vigilar el cumplimiento de las que por mandato legal se hayan otorgado a dependencias de la Superintendencia.
2. Velar por el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.
3. Dirigir y coordinar la inspección, control y vigilancia en el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte y la aplicación de las sanciones correspondientes.
4. Dirigir, vigilar y evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.
5. Diseñar la política de desarrollo administrativo de la Superintendencia de Puertos y Transporte y velar por su debida aplicación de conformidad con los lineamientos establecidos en la Ley 489 de 1998 y demás normas que la reglamentan.
6. Dirigir, vigilar y coordinar el desarrollo de la labor de inspección, vigilancia y control en el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito.
7. Dirigir, vigilar y coordinar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para tal efecto.
8. Dirigir, vigilar y evaluar el desarrollo de la labor de inspección, vigilancia y control sobre las personas, Entidades del Sistema Nacional de Transporte y los concesionarios conforme lo establecido en el artículo 42 Decreto 101 del 2 de febrero de 2000.
9. Dirigir, vigilar y evaluar el desarrollo de las políticas, planes y programas de la

labor de inspección, vigilancia y control en los contratos de concesión y en la aplicación y el cumplimiento de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura de los modos de transporte.

10. Dirigir, vigilar y coordinar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial respectiva.

11. Dirigir y coordinar la gestión para la expedición de la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicios portuarios deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la Autoridad Marítima Nacional.

12. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando ésta no pueda o quiera prestarlos por razones legales o de otro orden, y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del Comercio Exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.

13. Asumir de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte.

14. Dirigir, coordinar y evaluar la práctica de visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de las funciones de la entidad.

15. Dirigir, coordinar y evaluar los conceptos, que a petición de la parte interesada se generen, sobre el incumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio de transporte y la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.

16. Otorgar poder a funcionarios y a personas externas para que representen a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

17. Solicitar a las entidades que conforman el Sistema Nacional de Transporte la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.

18. Expedir los actos administrativos que como jefe de organismo le corresponde conforme lo establecen las disposiciones legales, así como los reglamentos e instrucciones internas que sean necesarios para el cabal funcionamiento de la entidad.

19. Revisar y aprobar los anteproyectos de presupuesto que requiera la entidad para someterlos a consideración de los órganos competentes.

20. Dirigir las funciones de administración de personal conforme a las normas sobre la materia.

21. Nombrar y remover a los funcionarios de la entidad de conformidad con las disposiciones legales, con excepción de los Superintendentes Delegados cuya designación y remoción es competencia del Presidente de la República.

22. Velar por la correcta aplicación del Régimen de Control Interno Disciplinario de la Superintendencia.

23. Crear, organizar y conformar de forma permanente o transitoria, a través de acto administrativo, grupos internos de trabajo para atender el cumplimiento de las funciones de la Superintendencia de Puertos y Transporte de acuerdo con las necesidades del servicio y los planes y programas trazados por la entidad. En el acto de creación de estos grupos se determinarán las funciones que deberán cumplir y las responsabilidades a asumir.

24. Crear, conformar y organizar mediante resolución órganos de asesoría y

- coordinación para el desarrollo eficiente de las funciones de la Superintendencia.
25. Distribuir, mediante resolución los empleos de la planta de personal de las diferentes dependencias de la Superintendencia de Puertos y Transporte, atendiendo su estructura, las necesidades del servicio y los planes, programas y proyectos.
 26. Suscribir de conformidad con el Estatuto General de Contratación y la Ley Orgánica de Presupuesto, los contratos relativos a asuntos propios de la Superintendencia.
 27. Presentar anualmente al Presidente de la República los informes sobre el funcionamiento general de la entidad y el desarrollo de sus planes y programas.
 28. Mantener informados a las comunidades, gremios, y usuarios sobre la gestión de inspección, control y vigilancia de los asuntos de su competencia.
 29. Las demás que le asigne la ley y el Presidente de la República.

Artículo 9. Oficina de Planeación. Son funciones de la Oficina de Planeación las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente y a las demás dependencias de la entidad en el diseño y formulación de las políticas, planes, programas y proyectos que debe desarrollar la Superintendencia de Puertos y Transporte en cumplimiento de su misión a corto, mediano y largo plazo.

Artículo 12. Superintendencia Delegada de Puertos. Son funciones de la Superintendencia Delegada de Puertos las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente de Puertos y Transporte en la fijación de las políticas, estrategias, planes y programas en relación con la gestión de inspección, control y vigilancia de los modos de transporte de Puertos, Marítimo y Fluvial.
2. Velar por el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte de Puertos, Marítimo y Fluvial.
3. Ejecutar la labor de inspección, vigilancia y control en relación con los contratos de concesión y de construcción, rehabilitación, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura de Puertos, Marítima y Fluvial.
4. Coordinar, ejecutar y controlar el desarrollo de los planes, programas y órdenes inherentes a la labor de inspección, vigilancia y control y a la aplicación y cumplimiento de las normas para el desarrollo de la gestión en infraestructura de Puertos, Marítima y Fluvial.
5. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial respectiva.
6. Dirigir y coordinar el cumplimiento de las normas internacionales que regulen los modos de transporte de Puertos, Marítimo y Fluvial.
7. Adoptar los mecanismos de supervisión de las áreas objeto de vigilancia.
8. Dirigir y coordinar la gestión en el desarrollo de su labor de inspección, vigilancia, control y de gestión de Puertos, Marítima y Fluvial a cargo de la Nación.
9. Coordinar e implementar los mecanismos con las entidades públicas ejecutoras para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de Puertos, Marítima y Fluvial.
10. Solicitar documentos e información general, incluyendo los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de su función.
11. Asumir de oficio o a solicitud de cualquier autoridad o persona interesada la investigación de las violaciones en los contratos de concesión e infraestructura de los modos de transporte a su cargo.

12. Dirigir y coordinar la evaluación de la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad de los servicios en la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, de acuerdo con los indicadores definidos por la Comisión de Regulación de Transporte.
13. Proporcionar en forma oportuna toda la información disponible relativa a las instituciones bajo su vigilancia a quienes deseen hacer evaluaciones independientes.
14. Dar trámite a las reclamaciones o quejas que se presenten contra los sujetos vigilados, con el fin de establecer las responsabilidades del caso u ordenar medidas que resulten pertinentes en ejercicio del derecho de petición.
15. Dar conceptos, a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de las normas que regulan la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de modos de transporte de Puertos, Marítimo y Fluvial.
16. Imponer las sanciones y expedir los actos administrativos a que diere lugar en desarrollo de la labor de inspección, control y vigilancia, de acuerdo a la reglamentación que para tal efecto se expida.
17. Expedir la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicios portuarios deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la Autoridad Marítima Nacional.
18. Coordinar, e implementar las acciones y mecanismos de control para asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una Sociedad Portuaria, cuando ésta no pueda o quiera prestarlos por razones legales o de otro orden y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del Comercio Exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
19. Dirigir, administrar y controlar el sistema de cobro de las tasas de vigilancia en coordinación con la Secretaría General de la Superintendencia.
20. Rendir los informes en relación con la gestión de inspección, vigilancia y control de las concesiones y cumplimiento de normas en los modos de transporte de Puertos, Marítimo y Fluvial.
21. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 13. Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura.

Son funciones de la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente de Puertos y Transporte en la fijación de las políticas, estrategias, planes y programas en relación con la gestión de inspección, control y vigilancia de los modos de transporte Vial, Aéreo y Férreo.
2. Velar por el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicios de transporte Vial, Aéreo y Férreo.
3. Ejecutar la labor de inspección, vigilancia y control en relación con los contratos de concesión y de construcción, rehabilitación, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura Vial, Aérea y Férrea.

4. Coordinar, ejecutar y controlar el desarrollo de los planes, programas y órdenes inherentes a la labor de inspección, vigilancia y control en las contrataciones de concesiones y en la aplicación y el cumplimiento de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura de los modos de transporte, bajo su responsabilidad.
5. Dirigir y coordinar el cumplimiento de las normas internacionales que regulen los modos de transporte Vial, Aéreo y Férreo.
6. Adoptar los mecanismos de supervisión de las áreas objeto de vigilancia.
7. Dirigir y coordinar la gestión de los grupos de trabajo que se establezcan en relación con los diversos modos de transporte, en el desarrollo de su labor de inspección, vigilancia y control.
8. Coordinar e implementar los mecanismos con las entidades públicas que conforman el Sistema Nacional de Transporte para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento en los contratos de concesión e infraestructura de los modos de transporte Vial, Aéreo y Férreo.
9. Solicitar documentos e información general, incluyendo los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de su función.
10. Asumir de oficio o a solicitud de cualquier autoridad o persona interesada la investigación de las violaciones en los contratos de concesiones e infraestructura de los modos de transporte Vial, Aéreo y Férreo.
11. Coordinar la evaluación de la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad de los servicios en la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte vial, aéreo y férreo, de acuerdo con los indicadores definidos por la Comisión de Regulación de Transporte.
12. Proporcionar en forma oportuna toda la información disponible relativa a las instituciones bajo su vigilancia a quienes deseen hacer evaluaciones independientes.
13. Dar respuesta a las reclamaciones o quejas que se presenten contra los sujetos vigilados, con el fin de establecer las responsabilidades del caso u ordenar medidas que resulten pertinentes en ejercicio del derecho de petición.
14. Dar conceptos, a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de la normas que regulan la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte Vial, Aérea y Férrea.
15. Imponer las sanciones y expedir los actos administrativos a que diere lugar en desarrollo de la labor de inspección, control y vigilancia, de acuerdo a la reglamentación que para tal efecto se expida.
16. Rendir los informes en relación con la gestión de inspección, vigilancia y control de las concesiones y cumplimiento de normas en los modos de transporte Vial, Aéreo y Férreo.
17. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 20. Vigencia. El presente decreto rige, a partir de la fecha de su publicación y deroga el Decreto 2681 de 1991
(Documento 11)

C.2 No Vigente

FECHA	CONTENIDO DE INTERES
Decreto 2681, 29 de noviembre de 1991.	<p>Por el cual se establece la estructura y se determinan las funciones de las dependencias internas de la superintendencia general de puertos.</p> <p style="text-align: center;">NATURALEZA, SEDE, OBJETIVOS Y FUNCIONES.</p> <p>Artículo 1. NATURALEZA. La Superintendencia General de Puertos es un organismo de carácter administrativo y técnico adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, que goza de la autonomía administrativa y financiera establecida en el presente Decreto, encargado de cumplir las funciones que le asigna la Ley 01 de 1991 como se determina más adelante.</p> <p>Artículo 2. SEDE. La Superintendencia General de Puertos tendrá su sede principal en la ciudad de Santafé de Bogotá, D. C, y cuatro oficinas regionales ubicadas en las ciudades de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta y en las demás ciudades que señale, mediante decreto, el Gobierno Nacional previo concepto favorable del Conpes.</p> <p>Artículo 3. OBJETO DE LA VIGILANCIA. Corresponde a la Superintendencia General de Puertos, la vigilancia e inspección de las actividades portuarias de las Asociaciones Portuarias, Sociedades Portuarias Operadores Portuarios, Usuarios de Puerto, beneficiarios de las licencias o autorizaciones a las que se refieren los artículos 27, numeral 27.10 y 39 de la Ley 01 de 1991 y de las personas públicas o privadas que manejen embarcaderos y muelles.</p> <p>Parágrafo. Con respecto a la actividad portuaria fluvial su competencia se extiende a aquellas partes de los ríos, donde Puertos de Colombia tenía instalaciones o ejercía funciones públicas de acuerdo con la Ley 01 de 1991.</p> <p>Artículo 4. FUNCIONES. La Superintendencia General de Puertos ejercerá las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Aprobar los planes de obras de beneficio común a los que se refiere el artículo 4º de la Ley 01 de 1991 y controlar su ejecución; nombrar un interventor, y aprobar la realización de las obras, el presupuesto, y el reparto de costos en los eventos previstos en el inciso 4º de ese artículo.2. Dar concepto a las autoridades públicas sobre las medidas que se estudien en relación con los "Planes de Expansión Portuaria", y con otras decisiones, o con acuerdos internacionales relativos a actividades portuarias.3. Declarar que un puerto está habilitado para el comercio exterior; previa consulta a la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.4. En los términos que señale el Ministro de Obras Públicas y Transporte, colaborar, en coordinación con la Oficina de Planeación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y de acuerdo con lo prescrito en la Ley 01 de 1991, en la programación, evaluación y ejecución de los Planes de Expansión Portuaria.5. Mantener un sistema de información portuaria que proporcione los datos estadísticos requeridos para el sector público y privado.6. Exigir las garantías que deban otorgar quienes adelanten actividades portuarias

acerca del cumplimiento de la ley, los reglamentos y las condiciones técnicas de operación; declarar mediante resolución motivada su exigibilidad y hacerlas efectivas.

7. Fijar y cobrar a las Sociedades Portuarias y a los operadores portuarios, por concepto de vigilancia, una tasa por la parte proporcional que les corresponda, según sus ingresos brutos, en los costos de funcionamiento de la Superintendencia, definidos por la Contraloría General de la República.

8. Aprobar las concesiones mediante resolución, en la que se indique los términos en los cuales se otorgarán de conformidad con el artículo 12 de la Ley 01 de 1991.

9. Otorgar por medio de resolución motivada las concesiones, autorizaciones y licencias portuarias, modificarlas y declarar su caducidad o su prórroga; controlar la reconstrucción de puertos, muelles y embarcaderos.

10. Tramitar y celebrar a nombre de la Nación los contratos administrativos de concesiones portuarias de conformidad con el ordinal 5.2 del artículo 5º de la Ley 01 de 1991.

11. Ofrecer de oficio al público concesiones portuarias conforme al procedimiento establecido en el artículo 13 de la Ley 01 de 1991.

12. Organizar el recaudo de las contraprestaciones a las que se refiere la Ley 01 de 1991.

13. Establecer y revisar periódicamente, de conformidad con el Plan de Expansión Portuaria y mientras no se haya decretado libertad de tarifas, fórmulas generales con arreglo a las cuales las Sociedades Portuarias que operen puertos de servicio público establecerán las tarifas por el uso de la infraestructura de las instalaciones portuarias.

14. Fijar las tarifas por el uso de la infraestructura o por la prestación de los servicios o por uno y otro concepto, cuando las tarifas establecidas por las Sociedades Portuarias no se ajusten a las fórmulas generales o cuando una Sociedad Portuaria se beneficie de un monopolio natural o cuando se compruebe que una Sociedad Portuaria aplica tarifas discriminatorias en perjuicio de sus usuarios, o realiza prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir indebidamente la competencia.

15. Exigir a las Sociedades Portuarias que operen puertos o muelles de servicio privado, el cumplimiento de la obligación de informar a la Superintendencia sobre las tarifas que fijen libremente por la prestación de sus servicios y por el uso de su infraestructura portuaria.

16. Ordenar la expropiación en los casos previstos en el artículo 16 de la Ley 01 de 1991.

17. Obligar a las Sociedades Portuarias a reintegrar a los usuarios las sumas indebidamente recibidas por infracción al régimen de tarifas según el artículo 19 inciso 4º de la Ley 01 de 1991.

18. Otorgar licencias portuarias, por plazos de dos años, prorrogables, para construir y operar embarcaderos, si se acredita que ellos convienen al desarrollo económico y social de la región y que no resulta adecuado para el peticionario el uso de los puertos y embarcaderos existentes. El otorgamiento de las licencias se ceñirá al procedimiento administrativo descrito en el Decreto 01 de 1984. El ejercicio de tales licencias estará sometido a los términos que establezca el Superintendente General de Puertos entre los criterios que señala la Ley 01 de 1991 y al pago de una contraprestación calculada de acuerdo con las reglas de los artículos 2 y 7. Al expirar la licencia, las construcciones levantadas en las zonas objeto de la licencia y los inmuebles por destinación que hagan parte de ellas, revertirán a la Nación, y es deber del constructor asegurar que reviertan en buen

estado de operación. La Superintendencia tendrá respecto de tales licencias, de las construcciones, de sus propietarios y de quienes prestan o reciben servicios en ellas, las mismas facultades que se le otorgan respecto de los puertos, de las Sociedades Portuarias y de quienes prestan o reciben servicios de ellos.

19. Autorizar cualquier acto o contrato que tenga por efecto la organización de nuevos muelles privados en puertos de servicio público, tal autorización se negará si aparece que con ello se limita en forma indebida la competencia.

20. Vigilar el cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las Sociedades Portuarias y los usuarios de los puertos.

21. Expedir por medio de resolución las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos conforme al artículo 3º de la Ley 01 de 1991.

22. Resolver las controversias que surjan con motivo de la realización de las obras para el beneficio común a que se refiere el artículo 4º de la Ley 01 de 1991. Así mismo, podrá declarar la caducidad de las concesiones o autorizaciones de quienes sean renuentes o morosos para contribuir a las obras de beneficio común una vez que el plan sea aprobado por la Superintendencia General de Puertos.

23. Vigilar la correcta ejecución de las obras necesarias para el beneficio común y de las demás obras portuarias que se realicen en el marco de una concesión, o licencia o con autorización de la Superintendencia General de Puertos.

24. Asumir, directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una Sociedad Portuaria, cuando esta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden, y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del comercio exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros.

25. Asumir de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones del Estatuto de Puertos Marítimos y de sus reglamentos, de las condiciones en las cuales se otorgó una concesión o licencia, y de las condiciones técnicas de operación, que se imputen a las Sociedades Portuarias, o a sus usuarios, o a los beneficiarios de licencias o autorizaciones; e imponer y hacer cumplir las sanciones a que haya lugar.

26. Ejercer las funciones y derechos que corresponden a Puertos de Colombia en materia de tasas, tarifas y contribuciones respecto de aquellas personas que habían recibido antes de la publicación de la Ley 01 de 1991 cualquier clase de autorización para ocupar y usar las playas y zonas de bajamar con construcciones destinadas en forma mediata o inmediata al cargue y descargue de naves.

27. Establecer los sistemas a través de los cuales seguirán cumpliéndose en provecho de la Nación las obligaciones que tenían las personas públicas o privadas para con la Empresa Puertos de Colombia según el artículo 39 de la Ley 01 de 1991.

28. Imponer las sanciones de que trata el artículo 41 de la Ley 01 de 1991 de conformidad con las normas reglamentarias que el Gobierno Nacional expida.

29. Ejercer las demás funciones de Derecho Público que posee la Empresa Puertos de Colombia, y que no hayan sido atribuidas a otras autoridades ni resulten Incompatibles con la Ley 01 de 1991; y ejercer las demás funciones señaladas en la misma ley y en las disposiciones que la adicionen o sustituyan.

Estructura.

Artículo 5. La Superintendencia General de Puertos tendrá la siguiente estructura:

1. DESPACHO DEL SUPERINTENDENTE.
 - a) Oficina Jurídica.
 - b) Oficina de Auditoria Interna.
2. SECRETARIA GENERAL.
 - a) División Administrativa y de Recursos Humanos.
 - b) División Financiera y de Presupuesto.
3. DIRECCION DE PLANEAMIENTO PORTUARIO.
 - a) División de Estudios
 - b) División de Informática y Estadística,
4. DIRECCION, TECNICA.
 - a) Divisiones.
 1. División de Inspección de Obras.
 2. División de Control de Tarifas y Operaciones
 - b) Regionales.
 1. Cartagena.
 2. Barranquilla.
 3. Santa Marta.
 4. Pacífico.
5. ORGANISMOS DE ASESORIA Y COORDINACION.
 - a) Consejo Asesor.
 - b) Comité de Planeamiento Estratégico.
 - c) Junta de Licitaciones y Adquisiciones.
 - d) Comisión de personal.

De las funciones.

Artículo 6. DEL SUPERINTENDENTE GENERAL DE PUERTOS. El Superintendente General de Puertos es agente del Presidente de la República, de su libre nombramiento y remoción. Como jefe del organismo le corresponde ejercer las siguientes funciones:

1. Dirigir la Superintendencia General de Puertos de conformidad con lo establecido en la Ley 01 de 1991 y en el presente Decreto, siguiendo las instrucciones del Presidente de la República y de conformidad con las políticas y programas establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
2. Señalar las políticas generales de la Entidad.
3. Presentar anualmente al Presidente de la República, por conducta del Ministro de Obras Públicas y Transporte, el informe sobre el funcionamiento general de la entidad y el desarrollo de sus planes y programas.
4. Nombrar y remover a los funcionarios de la entidad de conformidad con las disposiciones legales.
5. Expedir los actos administrativos que como jefe del organismo, le correspondan conforme lo dispone la Ley 01 de 1991 y demás disposiciones legales, así como los reglamentos e instrucciones internas que sean necesarios para el cabal funcionamiento de la entidad.
6. Expedir las resoluciones mediante las cuales se impongan sanciones dentro de las previsiones del artículo 41 de la Ley 01 de 1991.
7. Expedir las resoluciones mediante las cuales se ordena una expropiación en los casos previstos en el artículo 16 de la Ley 01 de 1991.
8. Expedir las resoluciones en las que se indiquen los términos en los que se otorgue las concesiones según el artículo 12 de la Ley 01 de 1991.
9. Declarar mediante resolución que un puerto está habilitado para el comercio

exterior, para ello debe consultar previamente el concepto de la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

10. Expedir las resoluciones mediante las cuales se fijen las tarifas a las Sociedades Portuarias que no, liquiden o determinen las tarifas por el uso de la infraestructura con sujeción estricta a las fórmulas generales o a quienes las modifiquen de manera injustificada; o a aquellas sociedades que se beneficien de un monopolio natural; o cuando se compruebe que alguna Sociedad Portuaria aplica tarifas discriminatorias en perjuicio de los usuarios o realiza prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir indebidamente la competencia.

11. Por medio de resolución motivada aprobar y otorgar las concesiones, autorizaciones o licencias portuarias, aprobar sus modificaciones y declarar su caducidad; o su prórroga; controlar la reconstrucción de puertos, muelles y embarcaderos, así mismo, otorgar permiso escrito para cambiar las condiciones en las cuales se aprobó una concesión

portuaria en los casos a que se refiere el artículo 17 de la Ley 01 de 1991.

12. Someter a consideración del Ministerio de Obras Públicas y Transporte el anteproyecto de presupuesto anual de la Superintendencia General de Puertos.

13. Expedir la resolución mediante la cual se declaren exigibles las garantías.

14. Aprobar los planes de obras necesarias para beneficio común de los puertos y controlar su ejecución; designar un interventor, y aprobar la realización de las obras, presupuesto y reparto de costos, conforme a lo previsto en el artículo 4º de la Ley 01 de 1991

15. Coordinar y controlar la gestión de las diferentes dependencias de la entidad, conforme a los planes estratégicos y de acción que se adopten para la misma.

16. Reasignar y distribuir competencias entre las distintas dependencias de la Superintendencia General de Puertos cuando ello resulte necesario para el mejor desempeño del servicio del sector portuario.

17. Por delegación presidencial suscribir los contratos administrativos de concesiones portuarias que se hayan tramitado de acuerdo con el ordinal 5.2 del artículo 5º de la Ley 01 de 1991, y todos aquellos contratos que se requieran para el funcionamiento de la Superintendencia General de Puertos.

18. Ofrecer de oficio al público concesiones portuarias y ordenar las publicaciones del caso conforme al procedimiento establecido en el artículo 13 de 1 Ley 01 de 1991.

19. Obligar a las Sociedades Portuarias a reintegrar a los usuarios las sumas indebidamente recibidas por infracción al régimen de tarifas consagrado en el artículo 19, inciso 4º de la Ley 01 de 1991.

20. Todas aquellas funciones que correspondan a la Superintendencia General de Puertos y que en este Decreto no estén asignadas a otras dependencias de la misma.

Artículo 7. OFICINA JURIDICA. Son funciones de la Oficina Jurídica las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente y al Secretario General en los asuntos jurídicos de competencia de la entidad.

2. Atender las consultas que en materia jurídica y dentro del ámbito de su competencia se presenten a la entidad, por parte de personas naturales y jurídicas vigiladas por la Superintendencia y por las dependencias de la misma.

3. Revisar los aspectos jurídicos de los proyectos de actos administrativos que el

Superintendente remita para su estudio.

4. Recopilar y actualizar el archivo de las normas legales y reglamentarias que se apliquen en la Superintendencia.
5. Estudiar y conceptuar sobre los aspectos legales de los contratos en que tenga interés la Superintendencia y elaborar o colaborar en la elaboración de las minutas respectivas.
6. Llevar el control de las garantías que se otorguen en favor de la Nación a través de la Superintendencia General de Puertos o de la misma en lo concerniente a su custodia, legalidad y vigencia, así como adelantar los procedimientos necesarios para hacerlas efectivas.
7. Estudiar y emitir concepto sobre los aspectos legales de las solicitudes de concesión, licencias o autorizaciones, así como sobre las modificaciones de éstas y la procedencia de las declaraciones de caducidad o de su prórroga.
8. Elaborar los proyectos de resoluciones mediante las cuales se resuelvan los recursos interpuestos frente a las actuaciones del Superintendente.
9. Realizar el estudio jurídico necesario para ordenar la expropiación de predios y asesorar al Superintendente en los trámites que sean de competencia de la Superintendencia General de Puertos.
10. Orientar desde el punto de vista jurídico, las investigaciones que se adelanten y conceptuar sobre las posibles sanciones a las infracciones.
11. Atender y controlar el trámite de todos los procesos, mantener actualizado el registro de las mismos, de las actuaciones administrativas y disciplinarias y de los recursos que se interpongan ante la Superintendencia General de Puertos.
12. Las demás funciones que por ley o por instrucciones del Superintendente le corresponda ejercer.

Artículo 8. OFICINA DE AUDITORIA INTERNA. A la Oficina de Auditoria Interna o la empresa privada que se contrate para suplirla le corresponde ejercer las siguientes funciones:

1. Efectuar auditoria a los procedimientos administrativos y financieros de la Superintendencia General de Puertos.
2. Ejercer y evaluar la aplicación del sistema de control interno de la Superintendencia.
3. Ejercer las acciones de control que aseguren el cumplimiento de las disposiciones legales y las políticas institucionales por las diferentes dependencias de la entidad.
4. Mantener informado al Superintendente sobre las deficiencias que detecten en las dependencias en cuanto a control interno y cumplimiento de las disposiciones legales y políticas institucionales.
5. Las demás funciones que por ley o por instrucciones del Superintendente General de Puertos le corresponda ejercer.

Artículo 9. SECRETARIA GENERAL. Son funciones del Secretario General las siguientes:

1. Asistir al Superintendente General de Puertos en sus relaciones con los demás organismos y mantenerlo informado de la situación de los proyectos administrativos que se relacionen con las actividades propias de la Superintendencia.
2. Velar por el eficiente desempeño de las funciones administrativas de la Superintendencia General de Puertos y coordinar las actividades de sus distintas dependencias.

3. Disponer oportunamente las publicaciones, comunicaciones y notificaciones que deban producirse en el curso de las actuaciones administrativas, así como de los actos administrativos que deban ser objeto de tales medidas.
4. Autenticar las copias de los documentos que reposan en los archivos de la Superintendencia General de Puertos y que sean solicitadas.
5. Actuar en los consejos, comisiones, comités y juntas en los que le corresponda participar, de acuerdo con las disposiciones del presente Estatuto
6. Ejercer la representación de la entidad cuando el Superintendente se la delegue
7. Las demás que le delegue o señale el Superintendente General de Puertos.

Artículo 10. DIVISION ADMINISTRATIVA Y DE RECURSOS HUMANOS. La División Administrativa y de Recursos Humanos tendrá las siguientes funciones:

1. Dirigir, coordinar y controlar las actividades relacionadas con la administración y el personal de la entidad, así como controlar el desarrollo y cumplimiento de las investigaciones de carácter laboral y tomar las decisiones a que hubiere lugar.
2. Adelantar los procedimientos de convocatoria, concurso, lista de elegibles, nombramiento, período de prueba, evaluación, escalafonamiento y ascenso en la Carrera Administrativa de conformidad con las normas legales sobre la materia.
3. Llevar las hojas de vida de los funcionarios de la Superintendencia General de Puertos, expedir las constancias y certificaciones que le soliciten y refrendar y notificar los actos administrativos concernientes al personal
4. Velar por la correcta aplicación de las normas referentes a la clasificación de cargos, administración salarial y régimen prestacional de los empleados de la Superintendencia y efectuar la liquidación de la nómina y de prestaciones sociales de los mismos.
5. Elaborar los proyectos de actos administrativos que determinen nombramientos, insubsistencias, licencias ordinarias, aplazamiento e interrupción de vacaciones, así como los informes mensuales sobre novedades de personal con destino a las instituciones que por ley las exigen.
6. Suministrar a las dependencias los elementos materiales y servicios necesarios para el normal desempeño de sus funciones y la prestación de los servicios de aseo, limpieza, cafetería, vigilancia, así como velar por el mantenimiento de los bienes e instalaciones de propiedad de la Superintendencia General de Puertos.
7. Elaborar los proyectos de manuales de organización, control interno, funcionamiento, procedimiento y demás instrumentos para el logro de la eficiencia en el desarrollo de las actividades de la entidad, tales como planes, programas y proyectos de mejoramiento de los sistemas administrativos de la Superintendencia General de Puertos.
8. Responder por los servicios administrativos de archivo, correspondencia y mensajería de la Superintendencia General de Puertos.
9. Realizar las actividades correspondientes a inventario, avalúo, registro control y mantenimiento de los activos fijos de la entidad, así como recibir y almacenar los elementos adquiridos por la entidad manejar y controlar los inventarios de elementos devolutivos y de consumo.
10. Mantener actualizados y controlar los contratos de seguros relativos a los bienes muebles e inmuebles de la Superintendencia General de Puertos así como de los diferentes empleados de manejo al servicio de la misma, de conformidad con las disposiciones legales.
11. Las demás funciones que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la División.

Artículo 11. DIVISION FINANCIERA DE PRESUPUESTO. Son funciones de la División Financiera y de Presupuesto las siguientes:

1. Desarrollar las actividades relacionadas con contabilidad, tesorería, proceso de ejecución, manejo presupuestal de acuerdo con las normas legales vigentes y las políticas establecidas por el Superintendente.
2. Elaborar los análisis financieros de la entidad.
3. Elaborar el anteproyecto de presupuesto anual de la Superintendencia General de Puertos y someterlo a la aprobación interna del Comité de Planeamiento Estratégico.
4. Efectuar el cobro a las Sociedades Portuarias y a los Operadores Portuarios, por concepto de las tasas de vigilancia, de acuerdo con las previsiones del artículo 27 ordinal 27.2 de la Ley 01 de 1991.
5. Organizar el recaudo de las contraprestaciones que se establezcan a las Sociedades Portuarias y a los embarcaderos y girar a sus destinatarios el porcentaje que les corresponde de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 01 de 1991.
6. Consignar en la Tesorería General de la República los dineros recaudados por la Superintendencia General de Puertos.
7. Las demás que le sean asignadas y correspondan a la naturaleza de la División.

DE LA DIRECCION DE PLANEAMIENTO PORTUARIO.

Artículo 12. FUNCIONES. Son funciones de la Dirección de Planeamiento Portuario las siguientes:

1. Colaborar con el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en la elaboración, evaluación, programación y ejecución de los Planes de Expansión Portuaria.
2. Realizar los estudios sobre las tarifas que la Superintendencia General de Puertos fije a las Sociedades Portuarias en los casos a que se refieren los artículos 19 y 21 de la Ley 01 de 1991.
3. Realizar los estudios conducentes al señalamiento de tarifas, contraprestaciones y tasas de vigilancia en los casos autorizados por la ley.
4. Conceptuar respecto de la declaración de un puerto como habilitados para el comercio exterior.
5. Evaluar y recomendar o no las solicitudes de concesión en cuanto a su conformidad con el Plan de Expansión Portuaria, sus especificaciones técnicas modalidades de operación, volúmenes y clase de carga, impacto ambiental y plazos de la concesión.
6. Evaluar las solicitudes para construir y operar embarcaderos y recomendar o no el otorgamiento de la licencia portuaria o su prórroga.
7. Evaluar la solicitud para la organización de un muelle privado en puertos de servicio público y recomendar o no la autorización correspondiente.
8. Las demás que le sean asignadas y correspondan a la naturaleza de la Dirección.

Artículo 13. DIVISION DE ESTUDIOS. Son funciones de la División de Estudios las siguientes:

1. Efectuar el estudio técnico para ofrecer oficiosamente una concesión portuaria.
2. Evaluar técnicamente la propuesta de modificación de las condiciones de una concesión portuaria y proponer los nuevos plazos y monto de la contraprestación de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 de la Ley 01 de 1991.
3. Estudiar y revisar periódicamente las fórmulas generales para el cálculo de

tarifas por el uso de la infraestructura en las Sociedades Portuarias de servicio público.

4. Las demás que se le asignen y correspondan con la naturaleza de la División.

Artículo 14. DIVISION DE INFORMATICA Y ESTADISTICA. Son funciones de la División de Informática y Estadística las siguientes:

1. Efectuar el análisis, diseño, construcción y mantenimiento de los sistemas de información de los equipos de cómputo y telecomunicaciones requeridos por la entidad.

2. Mantener y controlar el centro de procesamiento de datos de la entidad y suministrar los informes solicitados.

3. Velar por la seguridad de la información que se procesa en forma automatizada, y su confidencialidad cuando sea indispensable para evitar fraudes contra terceros o contra la Superintendencia.

4. Mantener un sistema de información portuaria que proporcione los datos estadísticos requeridos para el sector público y privado en el que se lleven las estadísticas de las actividades portuarias.

5. Las demás que se le asignen y correspondan con la naturaleza de la División.

DE LA DIRECCION TECNICA

Artículo 15. FUNCIONES. Son funciones de la Dirección Técnica las siguientes:

1. Ejercer el control para asegurar el cumplimiento de las normas portuarias.

2. Efectuar la vigilancia para evitar restricciones indebidas a la competencia entre Sociedades Portuarias, según el Capítulo IV de la Ley 01 de 1991.

3. Vigilar y controlar la ejecución de obras a las que se refieren los artículos 4 y 15 de la Ley 01 de 1991.

4. Elaborar el estatuto de operaciones portuarias que consagre las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.

5. Apoyar a la Dirección de Planeamiento Portuario en la evaluación técnica de las solicitudes de concesión y recomendar o no su aprobación

6. Las demás que se le asignen y correspondan con la naturaleza de la Dirección.

Artículo 16. DIVISION DE INSPECCION DE OBRAS. Son funciones de la División de Inspección de Obras las siguientes:

1. Vigilar que las obras y servicios de beneficio común se ejecuten de conformidad con los planes aprobados por la Superintendencia General de Puertos que su realización y asunción de costos se efectúe por quienes estén legalmente obligados para ello; en caso contrario informar al Superintendente.

2. Vigilar y supervisar el correcto adelanto de las obras necesarias para el cabal funcionamiento de los puertos y que se inicien y terminen en un plazo preciso por parte del concesionario.

3. Las demás que se le asignen y correspondan a la naturaleza de la División.

Artículo 17. DIVISION DE CONTROL DE TARIFAS Y OPERACIONES. Son funciones de la División de Control de Tarifas y Operaciones las siguientes:

1. Llevar el control sobre los avisos, las comunicaciones, el establecimiento y modificación de las tarifas que efectúen las Sociedades Portuarias y comunicar al Superintendente los eventos en que se infrinjan las normas aplicables.

2. Asumir de oficio o a solicitud de cualquier autoridad o persona interesada, la investigación de las violaciones del Estatuto de Puertos Marítimos y de sus

reglamentos, y de las condiciones técnicas de operación de las Sociedades Portuarias, o de sus usuarios o de los beneficiarios de licencias o autorizaciones e informar al Director Técnico de las irregularidades a que haya lugar.

3. Solicitar a las Sociedades Portuarias que opera puertos de servicio privado el informe sobre la fijación de sus tarifas.

Artículo 18. REGIONALES. Las Oficinas Regionales tendrán las siguientes funciones:

1. Exigir a las personas que adelanten actividades portuarias dentro de la órbita de la Oficina Regional, el cumplimiento de las normas que regulan tales actividades.

2. Verificar la disponibilidad de las personas objeto de vigilancia para la prestación del servicio.

3. Vigilar que las tarifas cobradas por las Sociedades Portuarias en los puertos de servicio público se ajusten a la ley.

4. Notificar los actos y decisiones que expida la Superintendencia, recibir las notificaciones que se le hagan a la misma en el lugar donde las Regionales funcionen y enviar aviso inmediato y las copias de los documentos respectivos a la Secretaría General de la Superintendencia.

5. Verificar el cumplimiento de las condiciones técnicas de operación de los puertos.

6. Practicar visitas de inspección y vigilancia, por iniciativa propia o por comisión del Superintendente.

7. Rendir informes periódicos al Director Técnico de las labores desarrolladas por la respectiva Oficina Regional.

8. Informar a la Dirección Técnica sobre el resultado de las investigaciones y visitas practicadas.

9. Las demás que les delegue el Superintendente con el fin de lograr una adecuada descentralización de funciones y simplificación de trámites administrativos.

Organismos de asesoría y coordinación.

Artículo 19. CONSEJO ASESOR. El Superintendente General de Puertos tendrá un Consejo Asesor integrado por:

a) El Ministro de Obras Públicas y Transporte o su delegado, el cual presidirá el Consejo;

b) El Ministro de Comercio Exterior o su delegado;

c) El Jefe del Departamento Nacional de Planeación o su delegado;

d) Un profesional de comprobada experiencia en temas portuarios, quien estará sujeto a las mismas inhabilidades e incompatibilidades a las que está sujeto el Superintendente General de Puertos.

El Consejo Asesor será un cuerpo consultivo y sus opiniones y dictámenes no obligarán al Superintendente General de Puertos. Este último podrá convocarlo cada vez que lo crea conveniente y será obligatorio que lo consulte en los siguientes casos:

1. Para aprobar o negar una concesión portuaria o cuando se proyecte el cambio de las condiciones de la misma.

2. Autorizar o negar actos o contratos para la organización de nuevos muelles privados en puertos de servicio público.

3. Para la oferta oficiosa de una concesión portuaria.

4. Para modificar o declarar la caducidad de concesiones y licencias.

	<p>5. Cuando las necesidades del sector portuario lo exijan.</p> <p>6. Adoptar las modificaciones de la planta de personal de la Superintendencia General de Puertos, salvo cuando se trate de la creación de las Oficinas Regionales.</p> <p>Parágrafo 1. Corresponde al Consejo Asesor dictar su propio reglamento.</p> <p>Parágrafo 2. Cuando no se obtenga quórum en una sesión citada en la forma y con la oportunidad que disponga el reglamento, el Superintendente General de Puertos podrá proceder sin el concepto previo de que trata este artículo.</p> <p>El Secretario General de la Superintendencia actuará como secretario en este Consejo Asesor.</p> <p>Artículo 20. COMITE DE PLANEAMIENTO ESTRATEGICO. El Comité de Planeamiento Estratégico estará presidido por el Superintendente General de Puertos y compuesto por el Secretario General, los Jefes de Oficina y de los Jefes de las Direcciones de Planeamiento Portuario y Técnico.</p> <p>El Comité de Planeamiento Estratégico tendrá las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar y aprobar el plan estratégico del sector portuario colombiano. 2. Evaluar las medidas referentes a los Planes de Expansión Portuaria. 3. Elaborar y aprobar el plan estratégico de la Superintendencia General de Puertos, así como los planes de acciones operativos. 4. Aprobar internamente el presupuesto general de la Superintendencia General de Puertos para ser presentado al Ministerio de Obras Públicas y Transporte. <p>El Secretario General de la Superintendencia actuará como secretario en este Comité.</p> <p style="text-align: center;">Aspectos presupuestales.</p> <p>Artículo 23. DEL MANEJO DE LOS INGRESOS. Le corresponde a la Superintendencia General de Puertos a través de la División Financiera y de Presupuesto, regular el sistema de cobro de las tasas de vigilancia para el sostenimiento de la misma, que les corresponde pagar a las entidades por ella vigiladas.</p> <p><i>(Documento 12)</i></p>
--	---

II. Legislación Extranjera

A. Norteamérica

PAIS	CONTENIDO DE INTERÉS
México, 19 de julio de 1993	<p>Ley de puertos</p> <p style="text-align: center;">Disposiciones generales</p> <p>Artículo 1. La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios. Los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar,</p>

destinados por el Ejecutivo Federal a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de México, se regirán por las disposiciones aplicables en la materia.

Artículo 2. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II. Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

III. Recinto portuario: La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas el agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

IV. Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

V. Marina: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

VI. Instalaciones portuarias: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

VII. Servicios portuarios: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

VIII. Zona de desarrollo portuario: El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

IX. Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria integral.

Artículo 3. Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a estos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

Artículo 4. A falta de disposición expresa en esta ley o en los tratados internacionales, se aplicarán:

I. Las leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación, y General de Bienes Nacionales;

II. El Código de Comercio, y

III. Las disposiciones de la legislación común.

Puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias

Artículo 5. Corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

Los puertos y terminales de uso público cuyas obras se construyan en virtud de concesión serán habilitados una vez cumplidos los requisitos establecidos en los títulos correspondientes.

Artículo 6. La Secretaría autorizará para navegación de altura a las terminales de uso particular y a las marinas que no formen parte de algún puerto, cuando cuenten con las instalaciones necesarias.

Artículo 7. Las secretarías de Desarrollo Social y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitarán y determinarán, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes del dominio público de la federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas. Dicho acuerdo deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, dentro de los treinta días siguientes a la propuesta de la Secretaría debidamente requisitada en los términos del reglamento aplicable.

Artículo 8. La Secretaría, conjuntamente con la Secretaría de Desarrollo Social, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, a efecto de delimitar la zona de desarrollo portuario y que la zonificación que establezcan las autoridades competentes al respecto sea acorde con la actividad portuaria.

Artículo 9. Los puertos y terminales se clasifican:

I. Por su navegación en:

- a) De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y
- b) De cabotaje, cuando solo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

II. Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en:

- a) Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;
- b) Industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;
- c) Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y
- d) Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

Artículo 10.

Las terminales, marinas e instalaciones portuarias se clasifican por su uso en:

I. Públicas, cuando exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

II. Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de

terceros mediante contrato.

Artículo 11. Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de obras que integren puertos, así como de terminales, marinas e instalaciones portuarias, sin perjuicio de las específicas que se determinen en los programas maestros de desarrollo portuario, en las concesiones, permisos o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.

Artículo 12. Los puertos mexicanos, en tiempo de paz, estarán abiertos a la navegación y tráfico de las embarcaciones de todos los países, pero podrá negarse la entrada cuando no exista reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público.

Artículo 13. La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

Artículo 14. En los puertos, terminales y marinas, tendrán carácter de bienes de dominio público de la Federación.

I. Los terrenos y aguas que formen parte de los recintos portuarios, y

II. Las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el gobierno federal cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios.

Artículo 15. Son de utilidad pública la construcción y explotación de puertos y terminales de uso público. El Ejecutivo Federal podrá expropiar los terrenos y obras que se requieran para tales fines.

Autoridad portuaria

Artículo 16. La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;

II. Promover la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias;

III. Autorizar para navegación de altura terminales de uso particular y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto;

IV. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta ley, así como verificar su cumplimiento y

resolver sobre su modificación, renovación o revocación;

V. Determinar las áreas e instalaciones de uso público;

VI. Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos terminales, marinas e instalaciones portuarias así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público;

VII. Autorizar las obras marítimas y el dragado con observancia de las normas

aplicables en materia ecológica;
VIII. Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria;
IX. Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento;
X. Aplicar las sanciones establecidas en esta ley y sus reglamentos;
XI. Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes;
XII. Integrar las estadísticas portuarias y llevar el catastro de las obras e instalaciones portuarias;
XIII. Interpretar la presente ley en el ámbito administrativo, y
XIV. Ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

Artículo 17. En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

- I. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;
- II. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad;
- III. Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;
- IV. Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;
- V. Actuar como auxiliar del ministerio público, y
- VI Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.

Las capitanías de puerto contarán con los elementos de vigilancia e inspección que se determinen.

Artículo 18. La Armada de México, así como las corporaciones federales, estatales y municipales de policía, auxiliarán en la conservación del orden y seguridad del recinto portuario, a solicitud de la capitanía del mismo.

Artículo 19. Las capitanías de puerto, así como las autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra que ejerza sus funciones dentro de los puertos, se coordinarán en los términos que establezca el reglamento que para tal efecto se expida.

Concesiones y permisos

Artículo 20. Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión o permiso que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

- I. Concesiones para la administración portuaria integral;
- II. Fuera de las áreas concesionadas a una administración Portuaria integral;
 - a) Concesiones sobre bienes del dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y
 - b) Permisos para prestar servicios portuarios.

Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en

las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Desarrollo Social.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 21. Las concesiones a que se refiere la fracción I del artículo anterior sólo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas. Las demás concesiones, así como los permisos, se otorgarán a ciudadanos y a personas morales mexicanas. La participación de la inversión extranjera en las actividades portuarias se regulará por lo dispuesto en la ley de la materia.

Artículo 22. Todas las concesiones a que se refiere esta ley, así como los permisos establecidos en el párrafo segundo del artículo 20 de este ordenamiento, incluirán la prestación de los servicios portuarios correspondientes, por lo que no se requerirá de permiso específico para tal efecto.

Artículo 23. La Secretaría podrá otorgar las concesiones hasta por un plazo de 50 años, tomando en cuenta las características de los proyectos y los montos de inversión. Las concesiones podrán ser prorrogadas hasta por un plazo igual al señalado originalmente. Para tales efectos el concesionario deberá presentar la solicitud correspondiente durante la última quinta parte del periodo original de vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión. La Secretaría fijará los requisitos que deberán cumplirse.

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el párrafo anterior, dentro de un plazo de 120 días naturales contados a partir de la fecha de presentación de la misma.

Artículo 24. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público conforme a lo siguiente:

I. La Secretaría, por sí o a petición de parte que acredite su interés, expedirá la convocatoria pública correspondiente para que, en un plazo razonable, se presenten proposiciones en sobres cerrados, que serán abiertos en día prefijado y en presencia de todos los participantes.

En el caso de que medie petición de parte, la Secretaría, en un plazo no mayor de 60 días naturales contados a partir de la solicitud, deberá expedir la convocatoria correspondiente o señalar al interesado las razones de la improcedencia de la misma;

II. La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa que corresponda;

III. Las bases del concurso incluirán los criterios con los que se seleccionará al ganador, que tomarán en cuenta, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión, la calidad del servicio que se propone, las inversiones comprometidas, los volúmenes de operación, los precios y tarifas para el usuario y las demás condiciones que se consideren convenientes;

IV. Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia moral

y económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan con los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría;

V. A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien y homologuen, se informará a todos los interesados de aquéllas que se desechen, y las causas que motivaren tal determinación;

VI. La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo;

VII. Dentro de los 15 días hábiles siguientes al plazo señalado en la fracción anterior, los participantes podrán inconformarse ante la Secretaría. Vencido dicho plazo, ésta última dictará resolución en un término que no excederá de 15 días hábiles;

VIII. Una vez dictada la resolución, la Secretaría, en su caso, adjudicará la concesión, y el título respectivo se publicará en el Diario Oficial de la Federación a costa del concesionario, y

IX. No se adjudicará la concesión cuando la o las proposiciones presentadas no cumplan con las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria. Las concesiones sobre bienes del dominio público de la Federación para construir, operar y explotar marinas, artificiales o terminales de uso particular, se podrán adjudicar directamente por la Secretaría a los propietarios de los terrenos que colinden con la zona federal marítimo terrestre de que se trate, conforme al procedimiento que señale el reglamento respectivo.

Artículo 25. En el caso de que se solicite la ampliación de las superficies concesionarias de un puerto para extender las actividades portuarias a los bienes del dominio público colindantes, se estará a lo dispuesto en el artículo 7o. de la presente ley. El titular de la Secretaría podrá adjudicar directamente las concesiones correspondientes sólo si la ampliación no es mayor del 20% de la superficie originalmente concesionadas y si, con base en criterios comparativos de costos, se aprecian evidentes ventajas de que el uso, aprovechamiento y explotación de las áreas en cuestión se lleven a cabo por el solicitante.

Artículo 26. El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:

I. Los fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento;

II. La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos;

III. Los compromisos de dragado, ayudas a la navegación y señalamiento marítimo;

IV. Las características de prestación de los servicios portuarios y la determinación de las áreas reservadas para servicio al público y para las funciones del capitán de puerto, de aduana y otras autoridades;

V. Las bases de regulación tarifaria;

VI. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables en materia de protección ecológica;

VII. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;

VIII. El periodo de vigencia;
IX. El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario.
En el caso de terminales y marinas, ésta se cancelará una vez que se haya concluido la construcción;
X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones;
XI. Las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno federal, y
XII. Las causas de revocación.
En los títulos de concesión para la administración portuaria integral se establecerán las bases generales a que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento y se incluirá, como parte de los mismos, el programa maestro de desarrollo portuario correspondiente.

Artículo 27. La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria integral, que la operación de terminales, marinas e instalaciones y la prestación de servicios se realicen a través de terceros.

Artículo 28. Los permisos a que se refiere el artículo 20 se otorgaran en los términos que establezcan los reglamentos de la presente ley, pero en todo caso la resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 180 días naturales.
Transcurrido este último plazo sin que hubiere recaído resolución sobre la solicitud de que se trate, se entenderá por denegado el permiso correspondiente.
Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracc. II, inciso b, no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, servicios idénticos o similares.

Artículo 29. Los títulos de concesión, permisos y autorizaciones a que se refiere esta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

Artículo 30. La Secretaría podrá autorizar la cesión total de las obligaciones y derechos derivados de las concesiones, siempre que la concesión hubiere estado vigente por un lapso no menor de cinco años; que el cedente haya cumplido con todas sus obligaciones; y que el cesionario reúna los mismos requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión respectiva.
Las cesiones parciales de derechos derivados de las concesiones para la administración portuaria integral se podrán realizar en cualquier tiempo, en los términos establecidos en esta ley y en el título de concesión respectivo.

Artículo 31. En ningún caso se podrán ceder, hipotecar o en manera alguna gravar o transferir la concesión o permiso, los derechos en ellos conferidos, los bienes afectos a los mismos o sus dependencias y accesorios, a ningún gobierno o estado extranjero, ni admitir a estos como socios de la empresa titular de dichas concesiones o permisos.
Podrán constituirse gravámenes en favor de terceros distintos a los sujetos mencionados en el párrafo anterior, por un plazo que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya

otorgado la concesión, cuando se trate de bienes sujetos a reversión. En las escrituras correspondientes se hará constar que, al concluir la vigencia de la concesión o en caso de revocación de la misma, los bienes reversibles pasarán a ser propiedad de la Nación.

Artículo 32. Las concesiones terminarán por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiere otorgado;
- II. Renuncia del titular;
- III. Revocación;
- IV. Rescate;
- V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión, y
- VI. Liquidación, extinción o quiebra si se trata de persona moral, o muerte del concesionario, si es persona física.

La terminación de la concesión no exime al concesionario de las responsabilidades contraídas durante la vigencia de la misma con el Gobierno Federal y con terceros.

Artículo 33. Las concesiones o permisos podrán ser revocados por cualquiera de las causas siguientes:

- I. No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos y plazos establecidos en ellos;
- II. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o permisos, durante un lapso mayor de seis meses;
- III. Interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada;
- IV. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas;
- V. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- VI. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;
- VII. Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría, salvo lo dispuesto en los artículos 20 último párrafo y 30 segundo párrafo de la presente ley;
- VIII. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero, o admitir a éstos como socios de la empresa titular de aquéllos;
- IX. No conservar y mantener debidamente los bienes concesionados;
- X. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de las obras o servicios sin autorización de la Secretaría;
- XI. No cubrir al gobierno federal las contraprestaciones que se hubiesen establecido;
- XII. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos o las pólizas de seguros de daños a terceros;
- XIII. Incumplir con las obligaciones señaladas en el título de concesión en materia de protección ecológica, y
- XIV. Incumplir, de manera reiterada, con cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley o en sus reglamentos.

Artículo 34. La revocación será declarada administrativamente por la Secretaría, conforme al procedimiento siguiente:

I. La Secretaría notificará al titular o a su representante legal, del inicio del procedimiento y de las causas que lo motivan, y le otorgará un plazo de 15 días hábiles, contados a partir de la fecha de la notificación para hacer valer sus defensas y presentar las pruebas que las apoyen, y

II. Aportadas las pruebas o elementos de defensa, o transcurrido el plazo sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor de 30 días hábiles.

Artículo 35. En el caso de que sea revocada la concesión otorgada a un administrador portuario integral, los derechos y obligaciones establecidos en los contratos de cesión parcial de derechos de la referida concesión y los relativos a la prestación de servicios portuarios por terceros, serán asumidos por la persona que lo sustituya, sin perjuicio de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 32 de la presente ley. Para otorgar, en su caso, la concesión al sustituto, se estará a lo dispuesto en esta ley.

Artículo 36. Las construcciones e instalaciones portuarias que ejecuten los particulares en bienes del dominio público se considerarán propiedad del concesionario durante la vigencia de la concesión. Al término de ésta o de su prórroga, únicamente las obras e instalaciones adheridas de manera permanente a dichos bienes, pasarán al dominio de la Nación, sin costo alguno y libres de todo gravamen. La Secretaría establecerá en el título de concesión que, al término de su vigencia y de su prórroga, en su caso, el concesionario estará obligado a proceder, previamente a la entrega de los bienes y por su cuenta y costo, a la demolición y remoción de aquellas obras e instalaciones adheridas permanentemente que hubiese ejecutado y que, por sus condiciones, ya no sean de utilidad a juicio de la Secretaría.

Artículo 37. Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias integrales, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión. Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.

Los permisionarios a que se refiere esta ley pagarán, como única contraprestación, la que se fije en la Ley Federal de Derechos.

Administración portuaria integral

Artículo 38. Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad

mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

Artículo 39. La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

Artículo 40. Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

- I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;
- II. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;
- III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
- IV. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;
- V. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;
- VI. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;
- VII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;
- VIII. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;
- IX. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes;
- X. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen, y
- XI. Proporcionar la información estadística portuaria.

Artículo 41. El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:

- I. Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y
- II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones sustanciales a este serán elaborados por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional. Esta deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días, previas las opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a las actividades militares y de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos ecológicos y de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso

no mayor de quince días a partir de que la Secretaría las solicite. Si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no utilizadas.

Si dichas modificaciones causaren algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.

Artículo 42. Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

Artículo 43. La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

La comisión sesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos. Cuando el administrador portuario decida no seguir dichas recomendaciones, lo notificará dentro de un plazo de 30 días al presidente de la comisión, quien podrá informar de ello a las autoridades competentes para que resuelvan lo que corresponda.

Operación portuaria

Artículo 44. La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria. Los servicios portuarios se clasifican en:

I. Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje;

II. Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y

III. Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

Artículo 45. En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecidas en las reglas de operación del puerto.

Artículo 46. La Secretaría, con base en consideraciones técnicas, de eficiencia y

seguridad, determinará en los títulos de concesión en qué casos, en las terminales e instalaciones públicas y áreas comunes, deba admitirse a todos aquellos prestadores de servicios que satisfagan los requisitos que se establezcan en los reglamentos y reglas de operación respectivos. En estos casos, los usuarios seleccionarán al prestador de servicios que convenga a sus intereses.

Artículo 47. Cuando las terminales e instalaciones de uso particular cuenten con capacidad excedente, la Secretaría, con vista en el interés público, podrá disponer que los operadores de las mismas presten servicio al público en los términos previstos en el artículo 45 de la presente ley y conforme a condiciones que no les afecten operativa y financieramente. La disposición estará vigente en tanto subsistan las causas que le dieron origen.

Artículo 48. La Secretaría, en casos excepcionales, con vista en el interés público, podrá modificar temporalmente los usos de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias. En tal caso al afectado percibirá la indemnización que corresponda por el uso público de la instalación respectiva.

Artículo 49. Los administradores portuarios, los operadores de terminales, marinas e instalaciones y las empresas de prestación de servicios portuarios podrán realizar las operaciones que les correspondan con equipo y personal propios; mediante la celebración de contratos de carácter mercantil con empresas cuyo objeto social incluya ofrecer los servicios a que se refiere la fracción III del artículo 44 y cuenten con trabajadores bajo su subordinación y dependencia dotados de los útiles indispensables para el desempeño de sus labores; o con otros prestadores de servicios portuarios.

Artículo 50. Los actos y contratos relativos a los servicios portuarios serán de carácter mercantil. En los puertos o conjuntos de puertos y terminales sujetos al régimen de administración portuaria integral, los prestadores de servicios portuarios a que se refiere la fracción III del artículo 44 deberán constituirse como sociedades mercantiles. Las relaciones de éstas con sus trabajadores se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo.

Artículo 51. Los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que celebren los administradores portuarios integrales deberán reunir los siguientes requisitos:

- I. Fijar los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el título de concesión de administrador portuario;
- II. Contener la mención o transcripción de las obligaciones consignadas en el título de concesión que se relacionen con el objeto de los respectivos contratos;
- III. Sujetarse al programa maestro de desarrollo portuario;
- IV. Fijar el plazo de los contratos por un tiempo no mayor a la vigencia de la concesión, y
- V. Registrarse ante la Secretaría en un plazo máximo de cinco días.

La Secretaría podrá señalar a un administrador portuario, en un plazo no mayor de sesenta días a partir del depósito del contrato para su registro, que dicho contrato no reúne los requisitos establecidos en el presente artículo. En este caso, dicho contrato no surtirá efectos.

Artículo 52. En el caso de que el incumplimiento de los contratos de cesión parcial a que se refiere esta ley constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 33, la Secretaría, oyendo previamente al afectado, revocará el registro de dichos contratos, con lo cual éstos dejarán de surtir efectos.

Artículo 53. En los casos en que el administrador portuario esté obligado a contratar con terceros, deberá efectuar la adjudicación por concurso, en los términos que se establezcan en los reglamentos respectivos y en el título de concesión; y seleccionará a aquél que ofrezca las mejores condiciones para el desarrollo del puerto, así como la mejor calidad y precios para el usuario. En los casos previstos en el artículo 46 no se requerirá de concurso para la adjudicación de los contratos respectivos.

Artículo 54. Cuando los interesados en operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario, le soliciten la celebración del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días. En caso de inconformidad, los interesados podrán recurrir a la Secretaría para que resuelva lo conducente.

Artículo 55. El administrador portuario responderá ante la Secretaría por las obligaciones establecidas en el título de concesión respectivo, independientemente de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios que celebre.

Artículo 56. Los operadores de terminales, marinas e instalaciones y prestadores de servicios portuarios, por el hecho de firmar un contrato con un administrador portuario, serán responsables solidarios con éste y ante el Gobierno Federal, de cumplimiento de las obligaciones derivadas de mismo y de las consignadas en el título de concesión que se relacionen con aquéllas.

Artículo 57. En cada puerto que cuente con administración portuaria integral, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Será presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes. Su funcionamiento y operación se ajustarán a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del puerto.

Artículo 58. El comité de operación emitirá recomendaciones relacionadas con:

- I. El funcionamiento, operación y horario del puerto;
- II. El programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones;
- III. La asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario;
- IV. La asignación de posiciones de atraque;
- V. Los precios y tarifas;
- VI. Los conflictos entre la administración portuaria y los usuarios y prestadores de servicios en el puerto;
- VII. Las quejas de los usuarios, y

VIII. La coordinación que debe darse en el puerto para su eficiente funcionamiento.

Artículo 59. Todos los actos de los concesionarios, permisionarios, operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y prestadores de servicios, se sujetarán a las disposiciones aplicables en materia de competencia económica, incluidos los casos en que se fijen precios y tarifas máximos de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Precios y tarifas

Artículo 60. La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión y en los permisos las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Los administradores portuarios, de conformidad con lo que la Secretaría establezca en sus títulos de concesión, podrán determinar las bases tarifarias y de precios a que se sujetarán los operadores de terminales marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicios con quienes tengan celebrados contratos.

Artículo 61. En la regulación se podrán establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de servicios específicos o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia. Esta deberá permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Artículo 62. Cuando los sujetos a regulación de precios o tarifaria consideren que no se cumplen las condiciones señaladas en el artículo anterior, podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia un dictamen sobre el particular. Si dicha Comisión dictamina que las condiciones de competencia hacen improcedente la regulación en todo o en parte se deberá suprimir o modificar en el sentido correspondiente, dentro de los treinta días siguientes a la expedición de la resolución.

Verificación

Artículo 63. Los concesionarios y permisionarios presentarán a la Secretaría los informes con los datos técnicos, financieros y estadísticos relativos al cumplimiento de sus obligaciones, en los términos establecidos en el título de concesión o en el permiso.

Artículo 64. La Secretaría verificará, en cualquier tiempo, en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, el debido cumplimiento de las obligaciones que señalan esta ley, sus reglamentos, las concesiones o permisos y las normas oficiales mexicanas correspondientes.

La Secretaría realizará la verificación, por sí o a través de terceros, en los términos que dispone esta ley y, en lo no previsto, de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Infracciones y sanciones

Artículo 65. La Secretaría sancionará las infracciones a esta ley con las siguientes multas:

- I. No cumplir con las condiciones de construcción, operación y explotación de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de acuerdo con lo establecido en los reglamentos, programa maestro de desarrollo portuario, título de concesión y normas oficiales mexicanas, de cinco mil a doscientos mil salarios;
- II. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias sin la concesión respectiva, con cien mil salarios;
- III. Prestar servicios portuarios sin el permiso o contrato correspondiente, de un mil a cincuenta mil salarios;
- IV. Construir embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares sin el permiso correspondiente, con quince mil salarios;
- V. Ceder totalmente los derechos y obligaciones derivados de la concesión sin la autorización de la Secretaría, con doscientos mil salarios;
- VI. Aplicar tarifas superiores a las autorizadas, con veinte mil salarios;
- VII. Efectuar modificaciones substanciales al programa maestro de desarrollo portuario sin autorización de la Secretaría, con cien mil salarios;
- VIII. No presentar los Informes a que se refiere el artículo 63 con tres mil salarios;
- IX. No registrar las modificaciones menores al programa maestro de desarrollo portuario con un mil salarios;
- X. No cumplir con lo establecido en los artículos 45 o 47, de un mil a cincuenta mil salarios;
- XI. No cumplir con lo establecido en los artículos 46 o 53, con treinta mil salarios;
- XII. No cumplir con lo establecido en los artículos 51 o 54, de diez mil a cincuenta mil salarios, y
- XIII. Las demás infracciones a esta ley o a sus reglamentos, de cien a setenta mil salarios.

Para los efectos del presente artículo, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia, se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este artículo.

Artículo 66. Al imponer las sanciones a que se refiere el artículo anterior, la Secretaría deberá considerar:

- I. La gravedad de la infracción;
- II. Los daños causados, y
- III. La reincidencia.

Artículo 67. El que sin haber previamente obtenido una concesión o permiso de la Secretaría o sin el respectivo contrato de la administración portuaria integral ocupe, construya o explote áreas, terminales, marinas o instalaciones portuarias, o preste servicios portuarios, perderá en beneficio de la Nación las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes, muebles e inmuebles, dedicados a la explotación, sin perjuicio de la aplicación de la multa que proceda en los términos del artículo 65. En su caso, la Secretaría podrá ordenar que las obras e instalaciones sean demolidas y removidas por cuenta del infractor.

Artículo 68. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad penal que resulte, ni de que, cuando proceda, la Secretaría revoque la concesión o permiso.

Artículo 69. Para la aplicación de las sanciones a que se refiere esta ley, la Secretaría notificará al presunto infractor de los hechos motivo del procedimiento y le otorgará un plazo de 15 días hábiles para que presente pruebas y manifieste por escrito lo que a su derecho convenga.

Transcurrido dicho plazo, la Secretaría dictará la resolución que corresponda, en un plazo no mayor de 30 días hábiles.

TRANSITORIOS

Artículo Cuarto. Las concesiones otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente ley continuarán vigentes hasta la conclusión de su vigencia.

Los titulares de las concesiones en un puerto que se encomiende a una administración portuaria integral podrán optar, dentro de la vigencia original de su título, por sujetarse al régimen de contratos previsto por el presente ordenamiento, pero en todo caso quedarán sujetos a las reglas de operación autorizadas por la Secretaría y a los niveles de calidad establecidos para la administración del puerto.

Artículo Quinto. Los titulares de permisos o autorizaciones vigentes a la fecha de entrada en vigor de la presente ley, que estén cumpliendo con todas las obligaciones derivadas de los mismos, podrán continuar desempeñando sus actividades en los puertos, terminales o marinas sujetos a administración portuaria integral, para lo cual deberán satisfacer los requisitos establecidos en esta ley en cuanto a forma de operación en un plazo no mayor de 90 días contados a partir de la fecha en que dicha administración portuaria inicie sus operaciones. De no hacerlo, tales permisos o autorizaciones quedarán sin efecto.

Artículo Sexto. Las personas físicas o morales que al entrar en vigor esta ley tengan solicitudes en trámite y hayan cubierto los requisitos para la obtención de concesión, permiso o autorización podrán optar, para su otorgamiento, por sujetarse a lo dispuesto en ésta, o bien a lo previsto en las leyes de Navegación y Comercio Marítimos y de Vías Generales de Comunicación.

Artículo Séptimo. A fin de reorganizar el sistema portuario nacional en los términos establecidos en esta ley, el Gobierno Federal podrá constituir sociedades mercantiles de participación estatal mayoritaria, a las que se adjudiquen directamente las concesiones para la administración portuaria integral. Asimismo, promoverá la constitución de sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los gobiernos de las entidades federativas, para que administren los puertos, terminales e instalaciones de uso público cuya influencia sea preponderantemente estatal. En este caso, también se podrán otorgar de manera directa las concesiones para la administración portuaria integral.

El capital de las Sociedades Mercantiles a que se refiere este artículo deberá ser suscrito inicialmente, en su totalidad, por el gobierno federal, por los gobiernos estatales y municipales o por las entidades públicas de éstos.

	<p>Artículo Octavo. En tanto se expiden los reglamentos a que se refiere el presente ordenamiento, se continuarán aplicando los reglamentos, normas y demás disposiciones administrativas expedidos con fundamento en las disposiciones que se derogan, en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley. (Documento 13)</p>
--	---

B. Suramérica

FECHA	CONTENIDO DE INTERÉS
Chile, Ley de 1989	<p>Ley de Concesiones</p> <p style="text-align: center;">I.- DE LAS DEFINICIONES PARA LA APLICACION DE ESTE REGLAMENTO</p> <p>Artículo 1. Para la aplicación del presente Reglamento se tendrá por:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Arrastradero: Lugar en el que se varan embarcaciones durante períodos en que no trabajan para ser resguardadas. 2) Astillero: Sitio o lugar con instalaciones apropiadas y características, donde se construyen o reparan naves o embarcaciones. 3) Atracadero: Construcción que se hace en la costa o ribera con el objeto de permitir el atraque de embarcaciones menores, para la movilización de personas o carga, cualquiera sea la forma que tenga. 4) Botadero: Lugar de la costa especialmente autorizado para arrojar escombros, basuras, etc. 5) Boyarín: Cuerpo flotante sujeto por una línea de amarre (orinque) a anclas, cables submarinos, cañería conductora u otro objeto o lugar del fondo del mar, río o lago, para señalar la ubicación de estos elementos o sitios. 6) Boyas: Cuerpos flotantes, generalmente de fierro, de forma simétrica, sujetos al fondo del mar por medio de cadenas engrilletadas a muertos o anclas, y que sirven para el amarre de naves o embarcaciones. 7) Cañerías: Cañería aductora: Aquélla cuya finalidad es succionar agua de mar. Cañería conductora: Aquélla cuya finalidad es la de abastecer, cargar o descargar naves o embarcaciones, ya sea subterránea, submarina, a ras de tierra o flotante. Cañería de desagüe: Aquélla cuya finalidad es la de arrojar al mar cualquiera clase de líquido o materias. 8) Criadero artificial: Superficie de playa o fondo de mar, río o lago con instalaciones o construcciones adecuadas destinadas a la cría y desarrollo de moluscos, crustáceos u otras especies que tengan en el agua su medio normal de vida. Criadero artificial flotante: Instalación a flote destinada a los mismos fines anteriores, (balsas, jaulas, long-lines, etc.). 9) Chaza: Construcción plana inclinada que se interna aguas adentro, como prolongación de muelles o malecones en lugares de gran amplitud de mareas, con el objeto de facilitar la movilización de carga o pasajeros. Se considerarán como muelles en la clasificación que corresponda, o atracaderos, según sean aptos para el atraque de embarcaciones mayores (muelles) o menores (atracaderos). 10) Dársena: Zona abrigada de un puerto por la construcción de un molo o por la

	<p>excavación del terreno de la costa.</p> <p>11) Defensa: Muro o terraplén paralelo a la costa que se construye con el fin de evitar perjuicios por inundaciones o erosiones.</p> <p>12) Dique flotante: Artefacto Naval, capaz de levantar un barco sobre su línea de flotación para carena o reparación.</p> <p>13) Dique seco: Cavidad o espacio cerrado por compuertas construido en la costa o ribera, para carena o reparación de naves.</p> <p>14) Dirección: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.</p> <p>15) Embarcación menor: Nave o artefacto naval de 50 o menos toneladas de registro grueso.</p> <p>16) Embarcadero: Véase atracadero.</p> <p>17) Fondo de mar, río o lago: Extensión de suelo comprendido desde la línea de más baja marea, aguas adentro, en el mar, y desde la línea de aguas mínimas en sus bajas normales, aguas adentro, en ríos o lagos.</p> <p>18) Hangar: Construcción cerrada o cobertizo hecho sobre la superficie de las aguas con el objeto de resguardar de la intemperie a embarcaciones menores.</p> <p>19) Longitud utilizable: Perímetro de un muelle, malecón, chaza o atracadero situado sobre profundidades de dos o más mts. de agua en pleamar ordinaria, y dos o más mts. de agua en el nivel normal de ríos o lagos en que no haya obstáculos naturales que impidan o hagan peligroso el atraque de embarcaciones para sus faenas. Si el muelle, malecón, chaza o atracadero está situado sobre una profundidad menor de dos metros, pero se utiliza regularmente en embarques o desembarques de carga o pasajeros, se considerará como "longitud utilizable", la tercera parte del perímetro en que puedan atracar embarcaciones. Se considerará como "longitud utilizable" de un muelle mecanizado o de un malecón mecanizado, la eslora de la nave mayor que atraque durante la vigencia de la concesión. Si está capacitado para permitir la faena simultánea de más de una nave, la "longitud utilizable" será multiplicar la eslora de esa nave mayor que atraque por el número de naves que puedan atracar en un muelle o malecón mecanizado simultáneamente.</p> <p>20) Malecones:</p> <p>Malecón: Muro o construcción paralela y adosada a la costa o ribera, apta para el atraque de embarcaciones mayores que sirven para la movilización de carga o pasajeros.</p> <p>Malecón semimecanizado: Aquél en que la carga se moviliza por sistemas mecánicos no continuos, sin depósitos ad-hoc (desde carros tolvas, por chutes u otros sistemas a buques).</p> <p>Malecón Mecanizado: Aquél en que la carga se moviliza por sistemas mecánicos continuos, que arrancan de depósitos ad-hoc ubicados en sus inmediaciones (correas transportadoras, cañerías conductoras, etc.).</p> <p>21) Ministerio: Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.</p> <p>22) Mejoras: Cualquiera clase o tipo de construcción u obra que se realice sobre un bien nacional de uso público o fiscal.</p> <p>23) Molo: Muro o terraplén que internándose desde la costa o ribera aguas adentro, sirve para la defensa o abrigo de cierto espacio de agua y que también puede ser utilizado para la movilización de carga o de pasajeros. Se considerará como muelle (en la clasificación que corresponda) o atracadero, según sea apto para el atraque de embarcaciones mayores (muelle) o menores (atracadero).</p> <p>24) Muelles:</p> <p>Muelle: Obra que internándose desde la costa o ribera aguas adentro, más o menos perpendicularmente, es apta para el atraque de embarcaciones mayores y</p>
--	--

sirve para la movilización de carga o pasajeros.

Muelle semimecanizado: Aquél en que la carga se moviliza por sistemas mecánicos no continuos, ubicados sobre éste, pero que no arrancan de depósitos ad-hoc (desde carros tolvas, por chutes u otros sistemas a buques).

Muelle mecanizado: Aquél en que la carga se moviliza por sistemas mecánicos continuos cuyas instalaciones arrancan desde depósitos ad-hoc ubicados en tierra (correas transportadoras, cañerías conductoras, etc.).

25) Playa de mar: Se entiende por playa de mar la extensión de tierra que las olas bañan y desocupan alternativamente hasta donde llegan en las más altas mareas.

Playa de río o lago: Extensión de suelo que bañan las aguas en sus crecidas normales hasta la línea de las aguas máximas.

26) Playa, línea de la, o línea de las más altas mareas: Aquella que de acuerdo con el artículo 594 del Código Civil, señala el deslinde superior de la playa hasta donde llegan las olas en las más altas mareas y que, por lo tanto, sobrepasa tierra adentro a la línea de la pleamar máxima. Para su determinación, la Dirección, si lo estima necesario, podrá solicitar un informe técnico al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.¹

27) Línea de las aguas máximas en ríos y lagos: Es el nivel hasta donde llegan las aguas en los ríos o lagos, desde el lecho o cauce adentro, en sus crecientes normales de invierno y verano. Para su determinación será aplicable lo establecido en la parte final del número 26 del presente artículo.²

28) Porción de Agua: Espacio de mar, río o lago, destinado a mantener cualquier elemento flotante estable.

29) Rampa: Plano inclinado construido sobre la gradiente de la playa, destinado a varar embarcaciones menores, cetáceos, etc.

30) Rambla: Explanada que se construye en las riberas o en las playas para recreo de los paseantes.

31) Rejera: Cadena fondeada con anclas o muertos, o amarrada a un punto firme de la costa, muelle o molo, y que tiene por objeto acoderar las naves o embarcaciones.

32) Ribera: Línea divisoria entre el cauce o lecho de un río o lago, hasta donde lleguen las aguas máximas, y los terrenos colindantes.

33) Terminal Marítimo de transferencia de Productos Líquidos o Gaseosos: Fondeadero para naves estanques; que cuenta con instalaciones apropiadas consistentes en cañerías conductoras destinadas a la carga o descarga de combustibles o productos líquidos o gaseosos.

34) Terreno de playa: Faja de terreno de propiedad del Fisco de hasta 80 metros de ancho, medida desde la línea de la playa de la costa del litoral y desde la ribera en los ríos o lagos. Para los efectos de determinar la medida señalada, no se considerarán los rellenos artificiales hechos sobre la playa o fondos de mar, río o lago.

No perderá su condición de terreno de playa el sector que quede separado por la construcción de caminos, calles, plazas, etc.

Asimismo, se considerará terreno de playa, la playa y el fondo de mar, río o lago, que haya sido relleno artificialmente por obras de contención que permitan asegurar su resistencia a la acción del tiempo y de las aguas. En tal caso, deberá disponerse su correspondiente inscripción de dominio a favor del Fisco. Queda prohibido ejecutar obras de relleno que no cumplan con los requisitos señalados.

Para que un concesionario pueda ejecutar obras de la naturaleza indicada en el inciso anterior, deberá estar expresamente autorizado en el respectivo decreto de concesión. Esta autorización no se otorgará en playas declaradas balnearios,

salvo que se trate de obras que no desvirtúen la finalidad de estas playas, en cuyo caso el decreto pertinente deberá ser fundado.

Los terrenos de propiedad particular que, según sus títulos, deslinden con la línea de la playa de la costa del litoral o de la ribera en los ríos o lagos, no son terrenos de playa. En aquellos títulos de dominio particular que señalan como deslinde el mar, el Océano Pacífico, la marina, la playa, el puerto, la bahía, el río, el lago, la ribera, la costa, etc., debe entenderse que este deslinde se refiere a la línea de la playa.

35) Varadero: Sitio o lugar, con construcciones o sin ellas, donde se varan las embarcaciones para ser reparadas o carenadas.

36) Vivero: Es el lugar o instalación destinado a la mantención temporal de recursos hidrobiológicos, que han alcanzado el tamaño mínimo de reglamento, para su posterior comercialización. Los viveros sólo podrán instalarse en superficies de fondos de mar, comprendidas entre el límite de la más alta marea y hasta 10 metros bajo la línea de las más baja marea. Los viveros flotantes sólo podrán instalarse en lugares que no interfieran la navegación o el desarrollo de cultivos.³

37) Borde costero del litoral: Franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales situados en el litoral, la playa, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la República, que se encuentran sujetos al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.⁴

38) Capitanía de Puerto: Capitanía de Puerto jurisdiccional.⁵

39) Obra Portuaria Mayor: Infraestructura marítima u obra de ingeniería principal, proyectada para materializar las operaciones de transferencia de carga entre los modos marítimo y terrestre y que está dotada de condiciones para la atención de naves.⁶

II.- DEL OTORGAMIENTO DE LAS CONCESIONES MARITIMAS

Artículo 2. Al Ministerio corresponde el control, fiscalización y supervigilancia de toda la costa y mar territorial de la República, y de los ríos y lagos que son navegables por buques de más de 100 toneladas; esta función la ejercerá especialmente a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.⁷

Artículo 3. Es facultad privativa del Ministerio conceder el uso particular, en cualquiera forma, de las playas, terrenos de playa, fondos de mar, porciones de agua y rocas, dentro y fuera de las bahías.

La misma facultad se ejercerá sobre los ríos y lagos navegables por buques de más de 100 toneladas, en relación con sus playas, rocas, terrenos de playa, porciones de agua y fondo de los mismos.

En los ríos no comprendidos en el inciso anterior, la antedicha facultad se ejercerá sólo sobre la extensión en que estén afectados por las mareas y respecto de los mismos bienes o sectores allí indicados.

Artículo 4. Dentro de las atribuciones a que se refieren los artículos anteriores, corresponderá la de autorizar la extracción de ripio, arena, piedras, conchuelas, carbón caído al mar en procesos o faenas como los de carga y descarga, y cualquiera otras especies o materiales que se encuentren en las áreas sujetas a su tuición, como asimismo, autorizar en esos lugares la instalación de carpas u

otras construcciones desarmables durante las temporadas veraniegas, de botadero de materiales y de avisos de propaganda.

Artículo 5. Son concesiones marítimas las que de conformidad con los artículos precedentes, se otorgan sobre bienes nacionales de uso público o bienes fiscales cuyo control, fiscalización y supervigilancia corresponde al Ministerio, cualquiera sea el uso a que se destine la concesión y el lugar en que se encuentren ubicados los bienes. Serán otorgadas mediante decreto supremo emanado del mismo Ministerio, salvo lo dispuesto en el inciso siguiente.

Aquellas concesiones marítimas de escasa importancia o de carácter transitorio y cuyo plazo no exceda de un año, se denominarán permisos o autorizaciones y serán otorgadas directamente por resolución del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Se considerarán de escasa importancia los permisos o autorizaciones que recaigan sobre las materias señaladas en el artículo 4º, salvo que el Director estime que ellas deban ser concedidas, en casos especiales, por el Ministerio. El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, excepcionalmente, podrá otorgar permiso transitorio, mediante resolución fundada, autorizando la ocupación anticipada de sectores solicitados en concesión marítima, para efectuar estudios relacionados con el destino que se pretende darles, en tanto se tramita el correspondiente decreto.

En estos casos, el beneficiario de este permiso asumirá la total responsabilidad por los trabajos que se realicen, incluso respecto de eventuales daños o perjuicios que ello pudiera irrogar a terceros, quedando liberado el Fisco de cualquiera responsabilidad. En todo caso, la ocupación anticipada que se autorice, no comprometerá la decisión del Estado para otorgar o denegar la solicitud de concesión, sin ulterior responsabilidad para éste.

El Director podrá delegar en las autoridades marítimas la facultad de otorgar permisos o autorizaciones cuando se trate de la instalación de carpas y otras construcciones desarmables, extracción de arena, ripio, piedras, conchuelas, carbón caído al mar, de botadero de materiales y de avisos de propaganda.⁸

Artículo 6. El Ministerio podrá destinar a las reparticiones fiscales, a través de la respectiva Secretaría de Estado, los bienes fiscales y bienes nacionales de uso público sometidos a su tuición.

Ninguna repartición fiscal podrá retener en su poder, bajo pretexto alguno, los bienes a su cargo sin ocuparlos en el objeto para el cual fueron destinados y durante el plazo que se haya fijado.

La Dirección deberá fiscalizar el debido uso y empleo que se dé a los bienes destinados a reparticiones fiscales, debiendo solicitar al Ministerio la derogación de los respectivos decretos de destinación cuando las circunstancias así lo justifiquen.

Podrá ponerse término a una destinación en cualquier momento, mediante decreto fundado.

Artículo 7. Las concesiones marítimas y las destinaciones se registrarán por las disposiciones del DFL. N° 340, de 1960, y del presente Reglamento, y por las normas que se establezcan en los respectivos decretos o resoluciones.

Artículo 8. En general no se otorgarán concesiones en sectores de habitual uso o tránsito público. Para calificar esta circunstancia, se podrá solicitar informe a la

autoridad administrativa o municipal.

Las concesiones destinadas a balnearios deberán cumplir en todo momento con las normas establecidas en el Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. (M) N° 1.340 bis de 1941, y con las exigencias especiales que vaya fijando la autoridad marítima.

Artículo 9. No podrá otorgarse concesión o deberá ésta dejarse sin efecto cuando terceros acrediten derechos adquiridos a cualquier título legítimo sobre el objeto de la concesión, siempre que ésta impida, obstaculice o sea incompatible con el libre ejercicio de tales derechos.

Sin perjuicio de lo anterior, podrá denegarse una solicitud de concesión marítima cuando terceros aleguen que ella les irrogará perjuicio. En tal caso, el solicitante dispondrá de un plazo de 30 días para lograr con los afectados un acuerdo sobre el particular. Este plazo regirá desde la fecha en que la autoridad marítima comunique al solicitante la oposición que se ha manifestado a la concesión que impetra.

Vencido el período antes señalado sin haberse alcanzado acuerdo sobre la materia, el Ministerio resolverá, luego de calificar la oposición, pudiendo acoger o denegar la solicitud, y dicha resolución no será susceptible de recurso alguno.

Artículo 10. Las concesiones se otorgarán, en general, por un plazo de entre cinco y diez años. Sin embargo, podrán otorgarse por un mayor plazo, de conformidad con la escala que se indica, según sea la cuantía de los capitales que se invertirán en las obras o construcciones que se realicen en el sector concesionado, lo que se acreditará de manera fehaciente:

a) Plazo de hasta 20 años, cuando la inversión fluctúe entre 2.500 y 5.000 Unidades Tributarias Mensuales.

b) Plazo de hasta 50 años, cuando se trate de obras que signifiquen inversiones superiores a 5.000 Unidades Tributarias Mensuales.

Terminadas las obras dentro del plazo que se indique en el decreto, el concesionario entregará a la autoridad marítima el informe del avalúo comercial de las obras, practicado por la respectiva oficina de Impuestos Internos. Con el mérito de este antecedente, podrá aumentarse o disminuirse, según corresponda, el plazo primitivamente concedido.

En las renovaciones se establecerá el mismo plazo señalado para la concesión primitiva, salvo que se acredite que el valor de la inversión ha aumentado, en cuyo caso el concesionario podrá solicitar un mayor plazo; pero si dicho valor ha disminuido, la autoridad la concederá por un plazo inferior, de acuerdo con este artículo.⁹

Artículo 11. Los concesionarios deberán iniciar las obras comprendidas en la concesión o la actividad objeto de ésta, según corresponda, dentro de los 60 días siguientes a la fecha de suscripción del acta de entrega o en el plazo que, por motivo fundado, señale el decreto que la otorgó; estos plazos serán prorrogables por el Ministerio, también por motivo fundado. Las obras o instalaciones deberán quedar terminadas en el plazo que indique el decreto que otorgó la concesión.¹⁰

Artículo 12. En caso de que varios interesados soliciten una misma concesión, prevalecerá la que represente mejor el uso para el área o zona respectiva, conforme a lo establecido en la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República; en caso de igualdad tendrá preferencia la solicitud que

represente mejor los siguientes factores, en el orden señalado: beneficio fiscal, seguridad nacional, interés social, generación de empleos o producción de divisas.

En caso de que las solicitudes signifiquen iguales o equivalentes beneficios, la preferencia se determinará por la fecha de presentación de las solicitudes. A igualdad de todos los factores señalados, resolverá el Ministerio sin ulterior recurso.¹¹

Artículo 13. Todos los gastos que origine la legalización de una concesión serán de cargo del concesionario, quien deberá facilitar a los funcionarios el transporte a aquellos lugares o parajes donde no existan medios normales de movilización.

Artículo 14. Las concesiones marítimas se otorgarán sin perjuicio de las autorizaciones que los concesionarios deban pedir a los organismos fiscales y municipales para la ejecución de ciertas obras, de acuerdo con las leyes o reglamentos vigentes.

Artículo 15. Los concesionarios cuyo proyecto tenga por objeto o incluya la construcción de estanques u otros receptáculos destinados a almacenar cualquiera clase de combustibles para proveer de este elemento a las naves o descargar el que transporten, y cuyas cañerías, mangueras u otros medios de conducción lleguen a la línea de la costa o arranquen de ella, o cualquiera obra de esta índole que pueda tener un valor estratégico, presentarán a la Dirección, dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la transcripción del decreto de concesión, salvo que en éste se haya fijado otro plazo, un plano y especificaciones de estas obras, que deberán ser aprobados por la Comandancia en Jefe de la Armada.

Artículo 16. Los beneficiarios de concesiones marítimas otorgadas para la construcción de terminales marítimos, muelles, malecones, astilleros mayores u otras obras marítimas de envergadura similar, dentro del plazo que al efecto se les fije, deberán presentar a la autoridad marítima un estudio y planos ilustrativos sobre vientos, mareas, corrientes, oleaje, sondaje y detalles del fondo del mar, del lugar en que se instalarán dichas obras, los cuales previamente deben haber sido revisados y autorizados por el Instituto Hidrográfico de la Armada.¹² Estos antecedentes serán remitidos a la Dirección, para su aprobación por la Comandancia en Jefe de la Armada.

Además, tratándose de esas mismas concesiones, la autoridad marítima podrá exigir al concesionario que presente, dentro del plazo que al efecto se le fije, un estudio sobre la maniobrabilidad de las naves que ocupen la construcción, teniendo el concesionario la obligación de proporcionar los antecedentes técnicos que le sean requeridos para su revisión por la Dirección.

Artículo 17. Las obras de que trata el artículo anterior, sólo podrán iniciarse una vez que el concesionario haga entrega a la autoridad marítima de la correspondiente aprobación por parte de la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas.

Asimismo, dichos concesionarios deberán hacer entrega a la autoridad marítima, si ésta lo requiere, de un juego de planos que comprenda el total de las obras proyectadas, con sus complementos y especificaciones.

Se exceptúa de estas obligaciones, a los concesionarios cuyo proyecto sea la

construcción de terminales marítimos de transferencia de productos líquidos o gaseosos.

Artículo 18. Los beneficiarios de concesiones que comprenden el uso de mejoras fiscales, sin perjuicio de la responsabilidad que según las normas generales les corresponda por pérdidas, daños, o destrucciones de las mismas, deberán constituir una garantía a favor del Fisco, en boleta bancaria o póliza de seguro a la orden del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, por un monto equivalente a la renta anual, sin considerar las franquicias a que estén afectos, para responder de los deterioros derivados de su uso natural. Esta garantía se hará efectiva a la expiración de la concesión previa calificación de los deterioros que haga la Dirección. Si luego de solventados los gastos para la reparación de las mejoras fiscales se produjeran excedentes, éstos serán devueltos al concesionario. El monto de la caución deberá corresponder en todo momento a la renta anual vigente y los documentos que la constituyen deberán permanecer en custodia en la Tesorería General de la República.

En el caso de las concesiones gratuitas, esta garantía se determinará de acuerdo con la renta que hubiere debido cobrarse.

No obstante, en las concesiones a cualquier título otorgadas a empresas o instituciones autónomas del Estado, a las Municipalidades y a las organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas, será facultativo del Ministerio eximir las de la obligación de constituir la garantía a que se refieren los incisos precedentes, en cuyo caso se reemplazará por una declaración ante notario, en la que ellas se obligan a indemnizar cualquier riesgo o daño que sufran las mejoras.¹³

Artículo 19. Las concesiones podrán ser modificadas, prorrogadas, renovadas o ampliadas, previo decreto o resolución de la autoridad correspondiente, sin perjuicio de lo establecido en el Art. 5º.- y con las formalidades, condiciones y requisitos que para su otorgamiento fija este Reglamento, en lo que fueren aplicables.

Las solicitudes de renovación de concesión, serán preferidas a las que presenten nuevos postulantes, siempre que se hubieren formulado antes del vencimiento de la concesión que se solicita renovar, que no exista otra solicitud que represente un mejor uso del borde costero, de acuerdo a la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República, y que el concesionario haya dado cumplimiento a las obligaciones impuestas en el respectivo decreto.¹⁴

Las solicitudes de ampliación de concesión podrán ser preferidas a otras peticiones de concesión sobre los nuevos sectores, cuando dichas solicitudes tengan por finalidad ampliar las instalaciones existentes dentro del mismo objetivo de la concesión, representando un mayor beneficio fiscal o interés social y siempre que el concesionario haya dado cumplimiento a las obligaciones establecidas en los respectivos decretos.

Artículo 20. Las mejoras o construcciones introducidas por el concesionario y que, adheridas al suelo, no pueden ser retiradas sin detrimento de ellas, quedarán a beneficio fiscal, sin cargo alguno para el Fisco, al caducar la concesión o al expirar el plazo. Por el hecho de renovarse o transferirse una concesión se entenderá, para estos efectos, que el plazo de su vigencia no ha expirado.

En los demás casos, las mejoras o construcciones pasarán a dominio del Fisco cuando no puedan ser retiradas sin detrimento del suelo.

Con todo, si la terminación se produce por muerte del concesionario, las mejoras o construcciones no pasarán a beneficio fiscal si la sucesión o el cónyuge sobreviviente, en su caso, solicitan dentro del plazo de 180 días contados desde el fallecimiento, la concesión de que disfrutaba el causante.

Esta nueva concesión no podrá otorgarse por un plazo superior al que faltaba a la anterior para expirar.

Artículo 21. Aquellas mejoras o construcciones que no se hallen en la situación prevista en el artículo anterior, deberán ser retiradas dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha en que la autoridad marítima transcriba oficialmente al interesado el correspondiente decreto de término.

Si las mejoras o construcciones no son retiradas en el plazo indicado, pasarán sin más trámite a beneficio fiscal.

Artículo 22. Los concesionarios responderán preferentemente con las obras, instalaciones y mejoras particulares existentes, si quedaren adeudando al Fisco rentas, tarifas, indemnizaciones, intereses penales y costas, o cualquier otro derecho establecido en este Reglamento.

Artículo 23. Los concesionarios de muelles, malecones, atracaderos o de otras obras destinadas a la movilización de personas o carga, tendrán las siguientes obligaciones:

- 1) Mantener servicio adecuado contra incendios y elementos de salvavidas que reúnan las condiciones de eficiencia que determine la autoridad marítima;
- 2) Mantener una construcción ligera (garita) higiénica y de porte adecuado para el personal del servicio de la Capitanía de Puerto y del Resguardo de Aduana, si expresamente se les exigiera;
- 3) Permitir la instalación de los pescantes necesarios para izar las embarcaciones de la Capitanía de Puerto y del Resguardo de Aduana, si expresamente se les exigiera;
- 4) Mantener las escalas de acceso necesarias, con alumbrado suficiente, para el embarque y desembarque de personas, salvo que expresamente fueren dispensados por la autoridad marítima;
- 5) Mantener una instalación de alumbrado adecuada para el trabajo nocturno, y la señalización que determine la autoridad marítima;
- 6) Conservar en permanente buen estado las defensas y elementos que tengan por objeto mantener las embarcaciones atracadas y seguras;
- 7) Permitir el embarque y desembarque de la carga que la autoridad administrativa les solicite, cuando no existan muelles fiscales o de la Empresa Portuaria de Chile;
- 8) Las tarifas a cobrar deberán enmarcarse en las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, y
- 9) Permitir el uso gratuito a los buques y embarcaciones de la Armada Nacional, siempre que no existan muelles y obras fiscales adecuadas.

Artículo 24. Los elementos de amarra o fondeo particulares podrán ser ocupados por los buques y embarcaciones de la Armada Nacional, sin cargo alguno para el Fisco, siempre que estén desocupados o que su ocupación no perjudique los intereses del concesionario. En tales casos la autoridad marítima informará al concesionario del uso que se hará de dichos elementos.

III.- DE LAS SOLICITUDES Y DE SU TRAMITACION.

Artículo 25. Las solicitudes de concesiones marítimas por plazos superiores a un año, se formularán en los términos que establece el artículo 26 y se presentarán por el interesado en la Capitanía de Puerto, dirigidas al Ministerio de Defensa Nacional, en un expediente que contenga la respectiva solicitud y planos, en sextuplicado, además de los otros antecedentes e informes establecidos en el mismo artículo.

Una vez presentado el expediente, el Capitán de Puerto verificará, en un plazo no superior a 5 días hábiles, que todos los antecedentes e informes reglamentarios estén conformes; que los planos estén confeccionados de acuerdo a las normas técnicas dispuestas en el presente Reglamento y a las instrucciones que al efecto imparta la Dirección; que exista correspondencia entre la solicitud y los respectivos planos, y que no exista superposición con otra concesión marítima, de acuicultura o destinación, ya otorgada.

Cuando el expediente se encuentre conforme, el Capitán de Puerto lo devolverá al interesado, conjuntamente con dos copias de la solicitud y de los planos, todo debidamente visado.

El interesado hará llegar el expediente con dos copias de la solicitud y de los planos a la Dirección, dejando para sí un ejemplar de la solicitud y los planos.

En caso que el expediente no se encuentre completo, o que la solicitud y planos no cumplan con las disposiciones que establece el artículo 26, o que exista superposición con una concesión o destinación ya otorgada, el Capitán de Puerto no procederá a su visación devolviéndolo al interesado, no dando curso al trámite.

Cuando se trate de solicitudes de concesiones marítimas de escasa importancia o de carácter transitorio, éstas se presentarán igualmente ante la Capitanía de Puerto, dirigidas a la Dirección. El expediente deberá contener los antecedentes que se indican en el artículo 26, acompañándose, además, tres copias de la solicitud y de los planos. Si el expediente se encontrare conforme, el Capitán de Puerto procederá a remitirlo a la Dirección, para su resolución, devolviendo al interesado una copia de la solicitud y de los planos debidamente visados; en caso contrario, se abstendrá de dar curso al trámite, devolviendo los antecedentes al solicitante.¹⁵

Artículo 26. El expediente deberá contener los siguientes documentos:

1) Solicitud dirigida al Ministerio de Defensa Nacional en la cual se indique, en forma precisa, lo siguiente:

a) Nombre completo o razón social del solicitante, nacionalidad, domicilio, profesión u oficio, estado civil y rol único tributario. En el caso de las personas jurídicas deberá indicarse además el nombre, nacionalidad, profesión, domicilio y rol único tributario de quien actúe en su representación.

El domicilio designado en la solicitud, se considerará subsistente para todos los efectos legales, mientras el interesado no haga formalmente otra designación.

b) Región, Provincia, Comuna y lugar en que se encuentra situado el sector o sectores solicitados, conteniendo los demás datos e informaciones necesarias que permitan su ubicación.

c) Naturaleza de la concesión: terreno de playa, playa, fondos de mar, río o lago, porción de agua, rocas, etc.

d) Dimensiones de los lados que conforman su perímetro, en metros; superficie en metros cuadrados y deslinde. Deberán singularizarse separadamente los sectores solicitados, según su naturaleza.

e) Objeto de la concesión que se solicita, expresado en forma clara y precisa, especificando el uso que se dará a cada uno de los sectores, según su naturaleza.

f) Si la concesión que se solicita es a título gratuito u oneroso. Si el peticionario estuviere exento de todo o parte del pago de impuesto o afecto a franquicias tributarias, deberá indicarlo en su solicitud, acompañando la documentación que así lo acredite.

g) La longitud utilizable de acuerdo a lo establecido en el artículo 1º N° 19, si se trata de muelles, malecones, chazas, embarcaderos o atracaderos.

h) La clasificación y categoría que le corresponda (boyas de 25/100; de 5.000/10.000; dique flotante para levantar naves de 1.500/3.000, etc.), cuando lo solicitado sean porciones de agua.

2) Plano detallado de la concesión solicitada y plano de su ubicación, elaborados conforme al presente Reglamento y a las instrucciones que al efecto imparta la Dirección, especificando cada uno de los sectores, según su naturaleza (terrenos de playa, playa, etc.), e indicando las líneas de más alta marea y la de más baja marea.

3) En el caso que se soliciten terrenos de playa, deberá acompañarse copia autorizada de la inscripción de dominio del inmueble en favor del Fisco, con certificación de vigencia. Si tales terrenos no se encuentran inscritos, el interesado deberá solicitar su inscripción en la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales.

4) Certificado emitido por el Servicio de Impuestos Internos, con el valor de la tasación fiscal del metro cuadrado del sector de terrenos de playa y de playa, y el comercial de las mejoras fiscales incluidas en la solicitud.

5) Certificado de la Dirección de Obras Municipales correspondiente, si la solicitud comprende sectores incluidos en áreas urbanas, en cuanto a si las obras proyectadas y el destino que se pretende dar a la concesión marítima, se ajustan al uso de suelo establecido en el plano regulador vigente.

6) Certificado de la Dirección Regional del Servicio Nacional de Pesca, respecto de si hubiere solicitudes de concesiones de acuicultura ya otorgadas o en trámite, cuando el o los sectores solicitados se encuentren ubicados en áreas declaradas apropiadas para el ejercicio de la acuicultura.

7) Certificado de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, respecto de si las obras proyectadas y el destino que se pretende dar a la concesión marítima se ajusta al uso de suelo, cuando se trate de terrenos rurales o ubicados en sectores no comprendidos por instrumentos de planificación territorial.

8) Certificado emitido por la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, cuando se trate de terrenos rurales, acerca de si los sectores solicitados en concesión afectan programas de vialidad.

9) Certificado emitido por el Servicio Agrícola y Ganadero, en cuanto a si en el sector pretendido existen guaneras o es lugar de aposentamiento de aves guaníferas, cuando la solicitud se refiera a sectores ubicados en las I, II, o III Regiones del país.

10) Autorización de la Subsecretaría de Pesca si la solicitud tiene por objeto la instalación de viveros.

11) Anteproyecto de las obras que se desea ejecutar en los bienes que se solicitan, indicando el capital que se invertirá en las mismas. Tratándose de solicitudes por un plazo superior a diez años, deberá acreditarse la factibilidad del proyecto, mediante antecedentes suscritos por profesionales competentes.

En los casos que los solicitantes fueren personas jurídicas, deberán acreditar su existencia legal y vigencia, así como la personería de quien o quienes concurren en su representación.¹⁶

12) En el caso de solicitudes de organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas, que tengan por objeto amparar actividades propias de la pesca artesanal, deberán acompañar un Programa de Gestión, aprobado por el Servicio Nacional de Pesca.¹⁷

13) En el caso de solicitudes de organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas, sobre mejoras fiscales portuarias y de apoyo a la pesca artesanal, deberán acompañar un Programa de Mantenimiento y Conservación de las Obras Portuarias, establecido por la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas, y un Programa de Gestión de las instalaciones solicitadas en concesión, aprobado por el Servicio Nacional de Pesca y la citada Dirección de Obras Portuarias.¹⁸

Artículo 26bis. En los casos en que se solicite la renovación de una concesión marítima, los interesados deberán presentar su solicitud, en cinco ejemplares, ante el Capitán de Puerto, dirigida al Ministerio de Defensa Nacional, antes del vencimiento de la concesión respectiva, acompañando a ésta, los siguientes antecedentes:

1) Certificado emitido por el Servicio de Impuestos Internos, con el valor de la tasación fiscal del metro cuadrado del sector de terrenos de playa y de playa, y el comercial de las mejoras fiscales incluidas en la concesión. No se considerará para la determinación de la renta, las mejoras introducidas por el concesionario durante la vigencia de la concesión cuya renovación se solicita.

2) Comprobante de pago que acredite que se encuentra al día en el pago de las rentas y/o tarifas correspondientes.

3) Copia autorizada de la inscripción de dominio del inmueble en favor del Fisco, con certificación de vigencia, si recae sobre terrenos de playa.

Si los solicitantes fueren personas jurídicas, deberán acreditar su vigencia, y la personería de quien o quienes concurren en su representación.

Tratándose de solicitudes de renovación de concesiones otorgadas a las organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas deberán, además, adjuntar los informes sobre el cumplimiento de los programas a que se refieren los números 12 y 13 del artículo 26, emitidos por la dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas y el Servicio Nacional de Pesca.¹⁹

Las solicitudes deberán indicar el número del Decreto que otorgó la concesión que se solicita renovar, y la individualización del solicitante conforme a lo indicado en el N° 1), letra a), del artículo precedente.

Presentada la solicitud, el Capitán de Puerto verificará, en un plazo no superior a 5 días hábiles, que ésta corresponda a la concesión que se solicita renovar y que el expediente contenga los antecedentes reglamentarios. Si se encontrare conforme, devolverá el expediente y una copia de la solicitud al interesado, debidamente visados. El solicitante hará llegar el expediente a la Dirección, guardando para sí la copia de su solicitud.

Las solicitudes de renovación no podrán incluir modificaciones o ampliaciones que impliquen aumento o disminución de la o las superficies concedidas o bien que modifiquen sustancialmente el objeto de la concesión que se pretende renovar; en caso que las contenga, el trámite será el establecido en el presente Reglamento para el otorgamiento de una concesión.²⁰

Artículo 27. La Dirección recibido el expediente, lo ingresará a trámite y elaborará un informe, que considerará, entre otros, los siguientes aspectos:

- a) superposición con otras concesiones o destinaciones en trámite;
- b) compatibilidad o conveniencia del proyecto, en relación con el desarrollo de los intereses marítimos del sector;
- c) procedencia de requerir un estudio de impacto ambiental en el medio ambiente acuático, u otras exigencias o prohibiciones relacionadas con la prevención de la contaminación en dicho ambiente;
- d) si afecta a la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar;
- e) la necesidad de incorporar nuevos antecedentes a la solicitud.

La Dirección, dentro del plazo de 50 días contados desde la fecha de recepción del expediente, lo remitirá junto con su informe y una copia de la solicitud y de los planos a la Subsecretaría de Marina.

Tratándose de solicitudes de renovación, la Dirección emitirá un informe acerca del cumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario y de la conveniencia de otorgarla, remitiéndolo junto con el expediente a la Subsecretaría de Marina, dentro del plazo de 45 días contados desde la recepción del mismo.²¹

Artículo 28. La Subsecretaría de Marina examinará el expediente, solicitará informe a la Dirección de Fronteras y Límites cuando se trate de solicitudes de concesiones marítimas ubicadas en zonas declaradas fronterizas, sin perjuicio de darse cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 19.256, cuando corresponda; al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cuando la solicitud tenga por objeto la construcción o modificación de una obra portuaria mayor, y los demás informes o antecedentes que estime necesarios.

Recibidos los informes indicados en el párrafo anterior, evaluará los antecedentes, su compatibilidad con el o los mejores usos para el área o zona respectiva, conforme a lo establecido en la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República, pudiendo requerir del interesado las complementaciones o aclaraciones que estime conveniente.

Cuando se trate de solicitudes de concesiones marítimas, cuyo objeto, naturaleza, ubicación, proyecto, montos de inversión comprometidos, plazo, etc. lo ameriten, la Subsecretaría de Marina, en el estudio de los antecedentes, podrá solicitar la participación de representantes de los organismos públicos que estime pertinentes.

El Ministerio de Defensa Nacional, en uso de sus facultades privativas, y teniendo a la vista todos los antecedentes correspondientes, resolverá en definitiva, en un plazo de 45 días contados de la fecha en que reciba el expediente, prorrogables por otros 30 días más, sobre el otorgamiento o denegación de la concesión solicitada.

En aquellos casos en que la solicitud recaiga sobre sectores que se encuentren total o parcialmente incluidos en proyectos futuros aprobados, sean municipales o fiscales, de desarrollo de obras viales o de infraestructura, el Ministerio podrá otorgar la concesión solicitada, sujetando el término de ésta al inicio de las obras públicas de que se trate.²²

IV.- DE LA LEGALIZACION Y DE LA ENTREGA DE LAS CONCESIONES

Artículo 29. El concesionario deberá reducir a escritura pública el decreto de concesión o los de renovación, prórroga y ampliación, dentro del plazo de 30 días contados desde la fecha en que la autoridad marítima transcriba oficialmente al

interesado el correspondiente decreto.

Previo al cumplimiento de esta obligación y cuando proceda, deberá enterar en la Tesorería correspondiente la renta y/o tarifa anual o semestral que fija el decreto.

Artículo 30. La escritura pública deberá contener:

- a) El texto íntegro del decreto de concesión;
- b) Constancia de haberse enterado el valor de la renta y/o tarifa anual o semestral, y
- c) Aceptación del concesionario de todas las condiciones y obligaciones que le imponga el decreto supremo correspondiente.

Artículo 31. Si la concesión comprende terrenos de playa y/o playa, una copia de la escritura pública deberá remitirse por la autoridad marítima al Servicio de Impuestos Internos correspondiente, para los efectos del cobro y pago del impuesto territorial, de acuerdo con la Ley N° 17.235.

Artículo 32. Los decretos modificatorios, salvo los que sólo alteren las rentas y/o tarifas, deberán también reducirse a escritura pública, la cual deberá anotarse al margen de la matriz de la escritura pública a que se redujo el decreto modificado, dentro del plazo de 30 días contados desde la fecha en que la autoridad marítima transcriba oficialmente al interesado el correspondiente decreto.

Artículo 33. Los concesionarios deberán entregar a la autoridad marítima copia de la escritura pública de los decretos a que se refieren los artículos anteriores dentro de los mismos plazos señalados en los Art. 29 y 32.

Artículo 34. El incumplimiento por parte del concesionario de cualesquiera de las obligaciones señaladas en los artículos precedentes, facultará al Ministerio para disponer de oficio la derogación del decreto correspondiente, previo informe de la Dirección.

Inciso Segundo Derogado. ²³

Artículo 35. La entrega material de una concesión se hará efectiva por el Capitán de Puerto mediante un Acta, una vez cumplidas las exigencias de la legalización. Para estos efectos la capitanía de puerto, mediante carta certificada, informará al interesado el día y la hora en que hará efectiva la entrega. El plazo fijado para esta diligencia, no puede ser inferior a 10 días contados desde la fecha de expedición de la carta y en ningún caso excederá los 30 días contados desde esa misma fecha. El momento de la entrega podrá ser postergado por dicha autoridad, en caso de fuerza mayor debidamente acreditada. Si el interesado no concurriere a la entrega o no justificare su ausencia, el capitán de puerto informará a la Dirección, solicitando a través de ella, la derogación del correspondiente decreto. Tratándose de terrenos de playa o playa, la autoridad marítima, al momento de la entrega de la concesión, dispondrá y controlará que el interesado demarque en forma visible en el terreno, los deslindes de la misma; en caso que la concesión comprenda fondo de mar, río o lago, los vértices respectivos se señalarán con boyarines que no estarán afectos al pago de tarifas; respecto de las porciones de agua la demarcación se hará con referencia a puntos conocidos de la costa. Se prescindirá del requisito del acta de entrega cuando se trate de renovación o prórroga de una concesión, o del cambio de ubicación del fondeadero de una porción de agua.

En el caso que la concesión comprenda mejoras fiscales, previo a la suscripción del acta, el concesionario hará entrega al Capitán de Puerto de la boleta bancaria o póliza de seguro a que se refiere el artículo 18.²⁴

Artículo 36. Los permisos o autorizaciones contempladas en el Art. 4º y las destinaciones, no se reducirán a escritura pública; pero regirá respecto de ellos la exigencia del acta de entrega con las modalidades que establezca la Dirección, en la que se dejará constancia, además, de la aceptación por parte del concesionario de todas las condiciones y obligaciones que le imponga la resolución o el decreto supremo correspondiente.

Artículo 37. Sin perjuicio de lo establecido en el inciso tercero del Art. 5º de este Reglamento, no podrá hacerse efectiva la entrega de ninguna concesión, sino una vez tramitado el decreto o resolución respectivo y reducido a escritura pública, cuando corresponda.

V.- DE LA TRANSFERENCIA Y DEL ARRIENDO DE LAS CONCESIONES.

Artículo 38. Las concesiones podrán ser transferidas o arrendadas, en todo o en parte, con consentimiento previo del Estado y de acuerdo con las condiciones que establece el presente Reglamento.

Carecerá de todo efecto jurídico y no tendrá ningún valor la transferencia, cesión o arriendo, a cualquier título, que no haya sido previamente autorizada por decreto supremo.

El Estado podrá aceptar o rechazar cualquiera transferencia sin necesidad de expresar causa alguna.²⁵

Artículo 39. No podrá autorizarse una transferencia si no concurren los siguientes requisitos:

a) Que se haya ejecutado el total de las obras destinadas al objetivo de la concesión y que tal objetivo se esté cumpliendo.

En casos calificados, el Ministerio podrá autorizar la transferencia, prescindiendo de tal exigencia;

b) Que se acredite estar al día en el pago de la renta y/o tarifa; y

c) Que la transferencia se solicite por lo menos, 12 meses antes del vencimiento de la concesión.

Artículo 40. La transferencia se solicitará mediante una presentación conjunta del concesionario y del interesado en adquirir la concesión, individualizados ambos en la forma señalada en el Artículo 26, N° 1), letra a), e inciso final de dicho artículo en la que se contendrán todas las cláusulas convenidas entre ellos para llevar a cabo dicho contrato.²⁶

Artículo 41. El decreto supremo que autorice la transferencia otorgará simultáneamente la concesión al adquirente. Este decreto deberá ser reducido a escritura pública por el adquirente, dentro del plazo de 30 días contados desde la fecha en que la autoridad marítima transcriba oficialmente al interesado el correspondiente decreto.²⁷

Artículo 42. La concesión que se otorgue en virtud de una transferencia no podrá tener un plazo que exceda al de la anterior, y deberá otorgarse para el mismo

objeto que ésta y con análogas exigencias y modalidades.

Artículo 43. Los concesionarios que deseen arrendar todo o parte de su concesión, presentarán la solicitud pidiendo autorización para llevar a cabo este acto. En ella indicarán la persona a la cual arrendarán, individualizados ambos en la forma señalada en el artículo 26, Nº 1, letra a), e inciso final de dicho artículo.²⁸

Los arrendamientos estarán sometidos a las siguientes condiciones:

- a) Que se trate de concesiones otorgadas a título oneroso;
- b) Que el concesionario haya dado correcto cumplimiento a las obligaciones establecidas en el decreto que le otorgó la concesión;
- c) Que el concesionario justifique las causas que hacen necesario el arrendamiento;
- d) El plazo de arrendamiento no podrá ser superior al del vencimiento de la concesión y no podrá tenerse arrendada por un lapso que exceda al 40% del plazo por el cual ella fue otorgada, salvo que por decreto fundado se permita, en casos especiales, un plazo mayor;
- e) Autorizado el arrendamiento, el decreto y el contrato respectivo deberán reducirse a escritura pública, dentro del plazo de treinta días contados desde la notificación a los interesados, copia de la cual se entregará a la autoridad marítima dentro del mismo plazo;
- f) El concesionario y el arrendatario serán solidariamente responsables del pago de las rentas y/o tarifas, multas e indemnizaciones, y, en general, de todas las obligaciones impuestas por el decreto de concesión o que se deriven de él;
- g) El arrendatario no podrá variar el objeto de la concesión;
- h) Tratándose de concesiones destinadas a la instalación de industrias de harina de pescado, de congelados y de conservas de este producto, y, en general, en las concesiones otorgadas para desarrollar actividades pesqueras, no se autorizará el arrendamiento de concesiones marítimas;
- i) La autorización para arrendar es sin perjuicio de lo preceptuado en los Art. 50 al 55 de este Reglamento. En caso de caducarse o ponerse término a la concesión, se aplicarán al arrendatario las normas sobre ocupación ilegal; y
- j) En todo decreto que autorice el arrendamiento de una concesión se dejará expresa constancia de que el Estado podrá poner término a dicha autorización en cualquier momento y sin necesidad de expresar causa alguna. En los respectivos contratos de arrendamiento deberá estipularse que ellos terminarán sin responsabilidad para el Fisco ni para el concesionario, en caso de dejarse sin efecto la autorización que los originó.

Artículo 43bis).- Las concesiones sobre mejoras fiscales construidas por el Estado y entregadas a organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas, que en todo o parte se transfieran, cedan o arrienden a personas distintas de las antedichas organizaciones, deberán pagar las rentas y/o tarifas que correspondan de acuerdo al régimen general.²⁹

En todo caso, estas solicitudes deberán contar, además, con un informe de la dirección de Obras Portuarias y del Servicio Nacional de Pesca, respecto del cumplimiento de los programas señalados en los números 12 y 13 del artículo 26.³⁰

VI.- DE LAS SANCIONES Y MULTAS

Artículo 44. Cuando el concesionario cometiere alguna infracción que a juicio de

la autoridad marítima no fuere grave, ésta deberá requerirlo, amonestarlo, concederle un plazo de gracia o disponer las medidas que el caso aconseje a fin de corregir la infracción. Si dentro del plazo fijado el concesionario no hubiere corregido la infracción, la autoridad marítima procederá a aplicarle una multa a favor del Fisco de hasta el 50% de un período de la renta y/o tarifa de la concesión.

Si se tratase de concesión gratuita, la multa será hasta de 12 Unidades Tributarias Mensuales.

De toda intervención de la autoridad marítima se dejará constancia por escrito.

Artículo 45. Constituirá causal de caducidad el hecho de negarse el concesionario a pagar la multa, o si transcurridos 15 días del pago de ésta, aún no hubiere corregido la infracción que la motivó.

Artículo 46. Toda sanción impuesta por la autoridad marítima podrá ser apelada por el afectado ante el Ministro de Defensa Nacional, dentro del plazo de 30 días hábiles, contados desde la fecha de la notificación, quien fallará en conciencia, sin forma de juicio y su resolución no será objeto de recurso alguno.

Las apelaciones deberán ser acompañadas con el respectivo comprobante de ingreso en el que conste que se ha hecho el pago de la multa en Tesorería.

Artículo 47. Toda persona que obtenga un permiso para la extracción de arena, ripio, piedra, conchuela, carbón, o para botadero, y a quien se le compruebe que ha extraído o botado mayor cantidad que la autorizada, pagará una multa a favor del fisco equivalente al 200% del valor de la tarifa de la concesión.

Artículo 48. A los concesionarios a título gratuito que lucren con los materiales de extracción o que los destinen o empleen en obras distintas a las señaladas en la resolución respectiva, se les caducará el permiso, quedando obligados a pagar la tarifa correspondiente por la cantidad de m³ autorizada, más una multa equivalente al 100% de dicha tarifa.

Artículo 49. Las autoridades marítimas deberán denunciar, a las autoridades correspondientes, a aquellas personas que sean sorprendidas entregando o transportando los materiales indicados en el artículo 47 provenientes de sectores sujetos a tuición del Ministerio de Defensa Nacional, o usando dichos sectores como botaderos, sin contar con el permiso correspondiente.

VII.- DE LA CADUCIDAD DE LAS CONCESIONES

Artículo 50. Son infracciones graves, y por consiguiente causales de caducidad de las concesiones las siguientes:

- a) El atraso en el pago de la renta y/o tarifa de la concesión, correspondiente a un período anual o a dos períodos semestrales;
- b) La infracción de cualquiera disposición del DFL N° 340, de 1960, o del presente Reglamento, y
- c) El incumplimiento de alguna de las obligaciones establecidas en el decreto o resolución que otorgó la concesión.

Artículo 51. La caducidad la dispondrá la autoridad que otorgó la concesión. Antes de disponerse la caducidad se comprobará fehacientemente la infracción

que la motiva luego de agotar los recursos a que se refieren los Art. 44 y 46. Decretada la caducidad, los afectados no podrán obtener concesión marítima alguna dentro de un plazo de tres años, contados desde el término del plazo a que se refiere el Art. 52.

Artículo 52. Los afectados podrán solicitar reconsideración de la sanción de caducidad dentro del plazo de 30 días, contados desde la fecha en que la autoridad marítima notifique por carta certificada el decreto o resolución correspondiente.

La resolución que adopte el Ministerio de Defensa Nacional o el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en su caso, no será objeto de recurso alguno

VIII.- DE LA TERMINACION DE LAS CONCESIONES

Artículo 53. Son causales de terminación de las concesiones las siguientes:

- a) La muerte del concesionario;
- b) El vencimiento del plazo;
- c) El término del objetivo para el cual se otorgó;
- d) La destrucción de las mejoras fiscales entregadas en concesión;
- e) El traspaso o cesión efectuado con consentimiento del Estado;
- f) El acuerdo mutuo del Estado y el concesionario;
- g) El desahucio dado por el Estado al concesionario, y
- h) La terminación de la concesión decretada por el Estado.

Artículo 54. El Estado se reserva el derecho de poner término a cualquiera concesión que se otorgue de acuerdo con este Reglamento, sin responsabilidad alguna para él.

En este caso, se otorgará un plazo de gracia mínimo equivalente a la décima parte del plazo por el cual se otorgó la concesión y comenzará a contarse desde la fecha en que se transcriba al concesionario el correspondiente decreto en que se adopte tal resolución, mediante carta certificada.

Artículo 55. Sin perjuicio de lo expresado en el artículo anterior, el Estado se reserva, además, el derecho de poner término a cualquiera concesión, sin necesidad de expresar causa alguna y sin estar obligado a otorgar plazo de gracia alguno. Estas resoluciones se adoptarán por decreto del Ministerio.

En este caso, los concesionarios afectados tendrán derecho a la indemnización de perjuicios correspondiente.

IX.- LA OCUPACION ILEGAL

Artículo 56. En el caso de ocupación ilegal de alguno de los bienes a que se refiere el Art. 3º, ya sea por carecer de título el ocupante, por estar caducada la concesión, o por cualquiera otra causa, la autoridad marítima requerirá del respectivo Intendente o Gobernador el auxilio de la fuerza pública, a fin de que se proceda, sin más trámite, a desalojar los bienes ocupados indebidamente, sin perjuicio de que se persiga judicialmente el pago de las indemnizaciones que correspondan por todo el tiempo de esa ocupación ilegal.

No se considerará ocupante ilegal al concesionario que continuare usufructuando de la concesión durante el lapso que medie entre la extinción de ésta y el decreto

que le otorgue su renovación, siempre que tal renovación la hubiere impetrado antes del vencimiento de su concesión. En todo caso, deberá pagar la renta y/o tarifa correspondiente por este período intermedio, inmediatamente después de serle notificado el decreto de renovación.

Artículo 57. Si a la persona que hubiere incurrido en una ocupación ilegal se le otorgare concesión marítima, deberá enterar en arcas fiscales, conjuntamente con el primer pago de la renta y/o tarifa de la concesión, dentro del plazo establecido en el Art. 29, la renta y/o tarifa que corresponda al lapso de la ocupación ilegal, la que será fijada en el mismo decreto que le otorgue la concesión marítima, de acuerdo con los montos y normas vigentes a la fecha de dictación de dicho decreto.

X.- DE LAS RENTAS Y TARIFAS

Artículo 58. Todo concesionario pagará por semestres o anualidades anticipadas, según lo determine el respectivo decreto supremo o resolución, una renta mínima equivalente al 16% anual del valor de tasación de los terrenos practicada en cada caso por la Oficina de Impuestos Internos correspondiente.

Las concesiones de muelles, malecones, atracaderos, chazas y construcciones menores, astilleros, varaderos, porciones de agua, hangares, viveros para moluscos e instalaciones para la pesca o industrias derivadas de éstas y cualquiera otra concesión que por su objeto, fines o forma no les sea aplicable la modalidad de pago señalada en el inciso precedente, pagará la tarifa anual que determina este reglamento.

Las mejoras fiscales comprendidas en una concesión pagarán una renta anual equivalente al 10% del avalúo comercial de las mejoras, según tasación que practicará la respectiva Oficina de Impuestos Internos.

En el caso de las concesiones que se otorguen a las organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas sobre mejoras fiscales portuarias y de apoyo a la pesca artesanal, u otras de este tipo construidas por dichas organizaciones, pagarán la tarifa anual que determina la letra L del artículo 65 de este reglamento.³¹

Artículo 59. Las concesiones que se otorguen a las Municipalidades, instituciones de beneficencia, de asistencia social, de carácter religioso, instrucción gratuita, de deportes, etc., podrán ser gratuitas, pero si se destinan a fines de lucro o se ceden o traspasan a particulares, deberán pagar con efecto retroactivo las rentas o tarifas mínimas que corresponda.

Artículo 60. Las rentas y/o tarifas se pagarán en la Tesorería correspondiente a la jurisdicción del puerto o lugar de la concesión, o en la más próxima, en los meses de enero o julio de cada año, según corresponda.

Artículo 61. El fisco no devolverá las rentas o tarifas pagadas anticipadamente en caso de caducidad de la concesión. En los demás casos, reintegrará las rentas o tarifas que correspondan al tiempo que falte para el término del respectivo semestre o anualidad.

Artículo 62. La renta establecida en el decreto de concesión se reajustará semestralmente, a contar del 1º de enero y el 1º de julio de cada año, sin

considerar para estos efectos la fecha en que se hubiere dictado dicho decreto, en el mismo porcentaje en que haya variado el Índice de Precios al Consumidor en el semestre calendario inmediatamente anterior, determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas.

Este reajuste se hará efectivo automáticamente, sin necesidad de decreto.

Artículo 63. Las tarifas serán fijadas en pesos oro, debiendo cancelarse por semestres. El pago se efectuará en moneda corriente de acuerdo con el recargo que para los efectos del pago de los derechos de aduana fije el Banco Central de Chile y que esté vigente el 1º de enero y el 1º de julio de cada año. Este recargo se mantendrá todo el semestre, aunque sufra variaciones.

La tarifa se reajustará automáticamente cada semestre, de acuerdo con el recargo y modalidades indicadas en el inciso precedente.

Se exceptúan las tarifas que correspondan a permisos que recaigan sobre las materias señaladas en el Art. 4º, las que serán canceladas con la equivalencia en moneda corriente del cargo vigente a la fecha de dictación de la resolución respectiva.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará automáticamente, sin necesidad de decreto o resolución especial que modifiquen las concesiones otorgadas.

Artículo 64. La extensión de fondos de mar, río o lago ocupada en cualquiera forma y que no esté gravada en este Reglamento con tarifas especiales, pagará una renta anual igual a la que corresponda a la playa o terrenos de playa contiguos.

Artículo 65. Las concesiones que a continuación se indican, sólo pagarán tarifas y se regirán por las normas especiales que en su caso se señalan.

No obstante, cuando por no estar construida la obra no sea posible aplicar la respectiva tarifa, se cobrará la renta correspondiente hasta que dicha obra quede terminada.

A- Astilleros y Varaderos.

Pagarán por m2 de superficie total concedida

(un peso oro).....\$ 1 ORO

B- Muelles, Malecones, Chazas, Atracaderos, y Embarcaderos.

Pagarán por metro utilizable

(sesenta pesos oro)\$ 60 ORO

Los muelles y malecones semimecanizados pagarán por metro utilizable

(ciento veinte pesos oro).....\$ 120 ORO

Los muelles y malecones mecanizados pagarán por metro utilizable

(ciento ochenta pesos oro).....\$ 180 ORO

Los atracaderos y embarcaderos y en general las construcciones menores pagarán por metro utilizable (doce pesos oro)\$ 12 ORO

Para los muelles y malecones que estén ubicados en parajes en que la amplitud de las mareas o crecidas sea considerable, el Ministerio fijará en cada caso, la tarifa y condiciones especiales de pago que gravarán la concesión.

La longitud utilizable de un muelle o malecón mecanizado se establecerá de acuerdo con la declaración del interesado y en relación con la eslora mayor de las naves que lo ocuparán, sin perjuicio de la verificación que una vez construidas las obras deberá hacer la autoridad marítima.

Los molos, defensas y dársenas excavadas en terrenos de la costa o ribera, si se usan para el atraque de embarcaciones, se considerarán como muelles o

	<p>malecones en la clasificación que les corresponda, o como atracaderos, y pagarán la tarifa asignada a éstos.</p> <p>Los muelles, malecones, chazas, atracaderos y embarcaderos ubicados en el río Valdivia y sus afluentes pagarán la tarifa asignada rebajada en 50%.</p> <p>C- Molos. Pagarán por metro lineal, medidos desde el estribo hasta el cabezo por el costado interior de las aguas que abrigan (veinticinco pesos oro).....\$ 25 ORO</p> <p>D- Defensas. Pagarán por metro lineal por el largo de la obra construida (diez pesos oro).....\$ 10 ORO</p> <p>E- Dársenas. Las dársenas formadas por excavación de terrenos de la costa o ribera y destinadas exclusivamente al abrigo de embarcaciones, pagarán por metro lineal del perímetro interior (diez pesos oro).....\$ 10 ORO</p> <p>F- Rampas. Pagarán por metro lineal de la playa correspondiente al ancho de la faja utilizada (veinte pesos oro).....\$ 20 ORO</p> <p>G- Hangares. Para resguardar embarcaciones pagarán por metro lineal del perímetro exterior de la construcción propiamente tal (tres pesos oro).....\$ 3 ORO</p> <p>H. Porciones de agua. Cada porción de agua pagará anualmente la tarifa que a continuación se indica, con las modalidades que se señala:</p> <p>1) Boyas y rejeras. Según el tonelaje de registro grueso de la nave que se amarre a cada boya o rejera, para:</p> <table border="0"> <tr> <td>Embarcaciones menores de 25 T.R.G.).....</td> <td>\$ 25 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves de 25 hasta 200 T.R.G.....</td> <td>\$ 70 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves de más de 200 hasta 1.000 T.R.G.....</td> <td>\$ 200 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves de más de 1.000 hasta 5.000 T.R.G.....</td> <td>\$ 600 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves de más de 5.000 hasta 15.000 T.R.G.....</td> <td>\$ 1.200 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves de más de 15.000 hasta 30.000 T.R.G.....</td> <td>\$ 2.400 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves de más de 30.000 hasta 50.000 T.R.G.....</td> <td>\$ 3.000 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves de más de 50.000 hasta 75.000 T.R.G.....</td> <td>\$ 4.000 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves de más de 75.000 hasta 100.000 T.R.G.....</td> <td>\$ 5.000 ORO</td> </tr> <tr> <td>Naves mayores de 100.000 T.R.G.....</td> <td>\$ 6.000 ORO</td> </tr> </table> <p>Las tarifas señaladas se pagarán con un recargo de veinte por ciento (20%), si se trata de naves pertenecientes a una compañía naviera o agentes de las mismas que no realizan el cabotaje de mercaderías, exceptuando a las naves pesqueras.</p> <p>En una concesión, el tonelaje de registro grueso de las naves que amarrarán a la boya o rejera se establecerá de acuerdo con la declaración del interesado, sin perjuicio de la verificación que deberá hacer la autoridad marítima durante la vigencia de la concesión.</p> <p>Los elementos flotantes que no tengan propulsión propia y ocupen boyas o rejeras exclusivas para amarrarse, pagarán también esta tarifa, además de la correspondiente a su clasificación.</p> <p>2) Boyarín. Cada boyarín permanente de señalización.....\$ 100 ORO</p> <p>3) Dique flotante.</p>	Embarcaciones menores de 25 T.R.G.).....	\$ 25 ORO	Naves de 25 hasta 200 T.R.G.....	\$ 70 ORO	Naves de más de 200 hasta 1.000 T.R.G.....	\$ 200 ORO	Naves de más de 1.000 hasta 5.000 T.R.G.....	\$ 600 ORO	Naves de más de 5.000 hasta 15.000 T.R.G.....	\$ 1.200 ORO	Naves de más de 15.000 hasta 30.000 T.R.G.....	\$ 2.400 ORO	Naves de más de 30.000 hasta 50.000 T.R.G.....	\$ 3.000 ORO	Naves de más de 50.000 hasta 75.000 T.R.G.....	\$ 4.000 ORO	Naves de más de 75.000 hasta 100.000 T.R.G.....	\$ 5.000 ORO	Naves mayores de 100.000 T.R.G.....	\$ 6.000 ORO
Embarcaciones menores de 25 T.R.G.).....	\$ 25 ORO																				
Naves de 25 hasta 200 T.R.G.....	\$ 70 ORO																				
Naves de más de 200 hasta 1.000 T.R.G.....	\$ 200 ORO																				
Naves de más de 1.000 hasta 5.000 T.R.G.....	\$ 600 ORO																				
Naves de más de 5.000 hasta 15.000 T.R.G.....	\$ 1.200 ORO																				
Naves de más de 15.000 hasta 30.000 T.R.G.....	\$ 2.400 ORO																				
Naves de más de 30.000 hasta 50.000 T.R.G.....	\$ 3.000 ORO																				
Naves de más de 50.000 hasta 75.000 T.R.G.....	\$ 4.000 ORO																				
Naves de más de 75.000 hasta 100.000 T.R.G.....	\$ 5.000 ORO																				
Naves mayores de 100.000 T.R.G.....	\$ 6.000 ORO																				

	<p>Para levantar naves menores de 1.500 T.R.G.....\$ 3.000 ORO Para levantar naves de 1.500 hasta 5.000 T.R.G.....\$ 7.500 ORO Para levantar naves mayores de 5.000 hasta 10.000 T.R.G...\$15.000 ORO Para levantar naves mayores de 10.000 T.R.G.....\$30.000 ORO</p> <p>4) Diques secos. Por cada tonelada de registro grueso, correspondiente a la nave de mayor porte para el cual se proyectó\$ 1,50 ORO</p> <p>5) Naves o embarcaciones de para o en desguace, por más de tres meses y en reparaciones por más de seis meses: Naves mayores de 25 hasta 1.000 T.R.G. de para o en desguace acoderadas a boyas o rejeras.....\$ 250 ORO Las mismas a la gira.....\$ 500 ORO Las naves mayores de 1.000 T.R.G. de para o en desguace acoderadas a boyas o rejeras.....\$ 500 ORO Las mismas a la gira.....\$ 1000 ORO</p> <p>Las embarcaciones o naves de para o en desguace, después de tres meses y hasta seis meses de permanecer en estas condiciones, pagarán la tarifa correspondiente a media anualidad; si estas condiciones se prolongan por más de seis meses y hasta doce meses pagarán por anualidad completa; por el lapso de exceso de estadía de estas condiciones, por más de un año, se pagará una anualidad completa. El plazo de tres meses se contará desde el día en que la embarcación o nave quede definitivamente de para o en desguace. Las naves declaradas en reparaciones, pagarán las tarifas señaladas para las naves de para. Después de seis meses de ser declaradas en estas condiciones, pagarán una anualidad completa. Las embarcaciones menores no pagarán la presente tarifa y estarán sólo afectas a las que correspondan a boyas o rejeras, siempre que utilicen estos elementos de amarre. El propietario de la nave en desguace a flote, deberá constituir una garantía ante la Dirección, para responder satisfactoriamente del retiro de todos los materiales provenientes de la nave desarmada, principalmente cuando este se realiza dentro de bahías o puertos en que los restos durante la faena, pudieran irse a pique o vararse, entorpecer o dificultar el fondeo, la navegación o la estética del lugar. El monto y naturaleza de la garantía a que se refiere el inciso precedente, serán fijados por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para cada caso particular, considerando como mínimo el doble del costo estimativo que correspondería a la faena de rescate y/o retiro de los materiales provenientes de la nave.</p> <p>6) Pontones, embarcaciones, etc. Embarcaciones para carga (lanchones, faluchos, etc.), embarcaciones deportivas y remolcadores fondeados cotidianamente con elementos propios (anclas, anclotes, etc.) y que no se acoderen a boyas, pero que ocupen sectores exclusivos (cuarteles, etc.), y balsas para bañistas con fines turísticos.....\$ 70 ORO Embarcaciones o balsas destinadas a cuidadores.....\$ 200 ORO Embarcaciones, lanchas o balsas para maniobrar cañerías conductoras...\$ 300 ORO Pontones o chatas destinadas al bombeo de agua, combustibles líquidos, pescado, etc. o a depósito, maestranzas o fábricas, e instalaciones flotantes que persigan fines de lucro, de hasta 1.500 T.R.G...\$ 1.500</p>
--	---

	<p>ORO</p> <p>Los mismos mayores de 1.500 T.R.G.....\$ 2.000 ORO</p> <p>Embarcaciones cisternas, tanques flotantes, etc., destinadas a proveer o descargar agua, combustibles, etc. a/o de naves.....\$ 750 ORO</p> <p>7) Viveros o criaderos flotantes</p> <p>Vivero o criadero flotante para mariscos, crustáceos o peces (balsas, chatas, long-lines, jaulas, línea de protección, etc.....\$ 100 ORO</p> <p>I- Cañerías conductoras, aductoras y desagües.</p> <p>1) Cañería conductora de agua, combustibles líquidos, pescado, etc. cuya finalidad sea la de abastecer, cargar o descargar naves o embarcaciones, ya sea subterránea, submarina, a ras o flotante, que ocupen sectores de terrenos de playa, playa, fondos de mar y/o porción de agua, cuyo largo se medirá desde la boca del chorizo hasta los estanques o hasta el límite interior de la faja de terrenos de playa si la ubicación de éstos la sobrepasan, por metro lineal.....\$ 3 ORO</p> <p>2) Cañería aductora de agua que ocupe los sectores señalados y medida en la misma forma que la conductora, por metro lineal.....\$ 1 ORO</p> <p>3) Cañerías de desagües de cualquier clase de líquidos o materias licuadas, medidas desde la bomba de impulsión o en su defecto, desde la línea de la playa, por metro lineal....\$ 1 ORO</p> <p>En el caso de que la cañería esté tendida sobre soportes instalados exclusivamente para dicho objeto, éstos no estarán afectos a otro pago. El solo hecho de que una cañería conductora esté tendida sobre un muelle es causal suficiente para que éste sea declarado en la categoría de mecanizado, pagando la tarifa como tal. Si el muelle ya tiene dicha categoría la cañería no pagará tarifa alguna, salvo el sector de su tendido entre el muelle y mar adentro, que pagará la tarifa correspondiente.</p> <p>J- Materiales varios.</p> <p>1) Arena, ripio, piedras. Por metro cúbico extraído.....\$ 1 ORO</p> <p>2) Conchuela. Por metro cúbico extraído.....\$ 2 ORO</p> <p>3) Carbón mineral. Carbón mineral caído al mar en faenas de carga o descarga, por metro cúbico recuperado.....\$ 6 ORO</p> <p>4) Botadero de materiales, escombros, basura, etc. Cualquier material, escombros basura, etc., arrojado a lugares autorizados expreso por la Autoridad Marítima, por metro cúbico.....\$ 0,50 ORO</p> <p>5) Avisos de propaganda. Balsa flotante con letreros de propaganda, de cualquier forma o porte, semestralmente.....\$ 100 ORO Letreros de propaganda ubicados en terrenos de playa, o playa, de cualquier forma y porte ubicados en lugares eriazos o en concesiones otorgadas, semestralmente.....\$ 150 ORO</p> <p>6) Carpas o construcciones desarmables instaladas en terrenos de playa o playa durante la temporada de verano. Por metro cuadrado de la superficie a ocupar, en la temporada de verano por un máximo de cuatro meses.....\$ 2 ORO</p> <p>Se exceptúan del pago de esta tarifa las carpas de veraneo familiar y su instalación se registrará por las disposiciones pertinentes del Reglamento de Orden,</p>
--	---

Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. (M) N° 1.340 bis, de 14 de junio de 1941, del Ministerio de Defensa Nacional, y del Reglamento sobre Condiciones Sanitarias Mínimas de los Camping o Campamentos de Turismo, aprobado por D.S. N° 301, de 24 de Septiembre de 1984, del Ministerio de Salud Pública, y sus modificaciones posteriores, o por las similares que se dicten sobre el particular.

K- Arenas metalíferas.

1) Permiso de exploración o prospección para determinar existencia de minerales (plazo hasta UN (1) AÑO).

Por cada sector a explorar, previamente delimitado por la Dirección y con una superficie máxima de hasta 1.000 hectáreas cada uno, cualquiera sea el procedimiento a utilizar (barrenos, maquinarias, etc.) y la cantidad de arena extraída para análisis.....\$ 100 ORO

2) Concesiones de instalación de faenas para la explotación o procesamiento de arenas metalíferas, sin perjuicio de lo prevenido en el Código de Minería y su correspondiente Reglamento.

Por hectárea de playa o fondos de mar otorgada en concesión, cualquiera sea la cantidad de material movilizado, aún cuando la arena sea trasladada fuera del sector concedido o procesado en el mismo lugar, tarifa anual.....\$ 100 ORO

L- Mejoras fiscales portuarias y de apoyo a la pesca artesanal, u obras de este tipo construidas por las organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas, pagarán la siguiente tarifa única anual por metro cuadrado y fracción de

metro cuadrado de superficie concedida.....\$ 0,5 ORO

XI.- DISPOSICIONES VARIAS

Artículo 66. Las autoridades marítimas tendrán las siguientes obligaciones, sin perjuicio de las demás que les correspondan de acuerdo con este Reglamento:

a) Ilustrar, en detalle, a los peticionarios sobre las consultas que formulen referentes a este Reglamento, otorgándoles las facilidades necesarias para sacar copias de las cartas náuticas o planos pertinentes;

b) Llevar y mantener al día un libro Registro de todas las concesiones otorgadas dentro de su jurisdicción, con su correspondiente detalle;

c) Llevar y mantener al día una carpeta archivo individual de cada concesión, que contenga toda la documentación que originó la tramitación, y los planos y decretos de concesión, renovación, modificación o transferencia;

d) Mantener al día un plano general de ubicación de las concesiones otorgadas dentro de su jurisdicción;

e) Dar cuenta a la Dirección de cualquier infracción a las disposiciones del presente Reglamento o a las especiales de los decretos de concesión, precisando los hechos que la constituyen, sin perjuicio de tomar, de inmediato, las medidas necesarias en uso de sus atribuciones (amonestación, multa o solicitar la caducidad);

f) Velar permanentemente por el estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en este Reglamento, y

g) Cumplir con las instrucciones que imparta la Dirección para el cumplimiento de este Reglamento.

Artículo 67. La Dirección deberá efectuar inspecciones periódicas a fin de comprobar si se cumplen debidamente las condiciones de los decretos de

	<p>concesión, estando obligados los concesionarios a otorgarle todas las facilidades que sean necesarias para el buen cometido de esta función fiscalizadora.</p> <p>Artículo 68. La Dirección dictará las instrucciones que sean necesarias para el mejor cumplimiento de este Reglamento, debiendo enviar copia informativa al Ministerio.</p> <p>Artículo 69. Los Notarios, Archiveros, Conservadores de Bienes Raíces, Oficiales Civiles y cualquier otro funcionario que tenga a su cargo un protocolo o ejerza funciones de Ministro de Fe, y en general, todos los funcionarios pertenecientes a la Administración Pública, estarán obligados a proporcionar gratuitamente al Ministerio, o a la Dirección, los datos o informes y las copias autorizadas de escrituras públicas, inscripciones y otros documentos que soliciten estas entidades, con el fin de aclarar o precisar los derechos del Fisco sobre los bienes a que se refiere el DFL. N° 340, de 1960.</p> <p>Artículo 70. Los decretos que dicte el Ministerio, en virtud de las disposiciones del DFL. N° 340, de 1960, y del presente Reglamento, deberán ser registrados en el Ministerio de Bienes Nacionales.</p> <p>Art. Transitorio: Las concesiones, autorizaciones y destinaciones vigentes a la fecha de publicación del presente Reglamento, seguirán regidas por el decreto supremo N° 223, de 11 de marzo de 1968, hasta la fecha de sus vencimientos; pero, su renovación se ajustará a las normas establecidas en el presente cuerpo reglamentario. (Documento 14)</p>
--	---

III. Conceptos e informes jurídico - técnicos

A. Conpes

CONTENIDO DE INTERÉS	
República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación, Plan de Expansión Portuaria 1996-1997. Documento	<p>La Ley 1ª de 1991 definió el nuevo marco bajo el cual se desarrolla la actividad portuaria, concentrando el papel del Estado en la planificación y regulación del sector, y promoviendo la participación del sector privado en la administración y operación del sistema. Desde la implantación del nuevo marco, los puertos públicos han incrementado su competitividad y productividad, lo cual se refleja, entre otros, en la reducción de tarifas portuarias y en el incremento de carga de comercio exterior.</p> <p>Este documento pone a consideración del CONPES el Plan de Expansión Portuaria 1996- 1997, cuyo objetivo es continuar con el desarrollo del sector portuario, y lograr una operación portuaria eficiente y competitiva a nivel internacional¹. Este Plan se enmarca en el Plan de Acción para el Sector Portuario aprobado por el CONPES². Así mismo, el documento “Estrategia para el desarrollo de un Puerto Integrado en la Costa Caribe para los Carbones del Cesar, Córdova y el Interior del País”³, forma parte integral de este Plan de Expansión.</p>

<p>Conpes-2839-Mintransporte-sgp-dnp:uinfeditran Santafé de Bogotá, DC., febrero 28 de 1996. Versión aprobada.</p>	<p>I. EL SISTEMA PORTUARIO COLOMBIANO</p> <p>El sistema portuario colombiano está compuesto por 125 terminales ubicados a lo largo de los litorales Atlántico y Pacífico, clasificados en: Sociedades Portuarias de Servicio Público⁴ (11), Sociedades Portuarias de Servicio Privado (2), Muelles Homologados de Servicio Público (23), Muelles Homologados de Servicio Privado (23) y Muelles en proceso de Homologación⁵ (66) (Cuadro 1, Mapa 1).</p> <p>A. MOVILIZACION Y CAPACIDAD INSTALADA</p> <p>Durante 1995 se movilizaron a través de los terminales marítimos colombianos 50.5 millones de toneladas, de las cuales 10.5 millones corresponden a las Sociedades Portuarias de Servicio Público⁶, 0.9 millones a las Sociedades Portuarias de Servicio Privado, 0.3 millones a los Muelles Homologados de Servicio Público, 37.6 millones a los Muelles Homologados de Servicio Privado, y 1.2 millones a Muelles no Homologados⁷. Así mismo, de la carga movilizada durante 1995, 16.8 MTA⁸ corresponden a carbón, 18.1 MTA a hidrocarburos, y 15.6 MTA a graneles y carga general⁹.</p> <p>Los puertos públicos de la Nación, actualmente administrados por las Sociedades Portuarias Regionales -SPR- han experimentado un crecimiento de carga en la última década de 10% anual (13% para las exportaciones y 9% para importaciones), frente a 7% del sector portuario en general (6% para las exportaciones y 10% para las importaciones) (Gráficas 1 y 2, Cuadro 2). Para el período 1990-1995 este índice de crecimiento fue de 14% para el caso de las SPR, y 5% para el sector en general (2% para exportaciones y 17% para importaciones). A través de los terminales públicos se moviliza 57% de la carga de importación y 9% de la carga de exportación, y su participación en el sector pasó de 13% en 1990 a 20% en 1995.</p> <p>Para 1997 se espera movilizar a través del sistema portuario nacional 75 MTA (18 MTA de carga general, 22 MTA de carbón y 35 MTA de hidrocarburos y derivados del petróleo); mientras que para el año 2000 la carga de comercio exterior ascendería a 85 MTA (21 MTA de carga general, 32 MTA de carbón y 32 MTA de hidrocarburos y derivados del petróleo) (Cuadro 3)¹⁰. Se estima que la capacidad instalada existente asciende aproximadamente a 150 MTA¹¹: 30 MTA para carga general y graneles, 40 MTA para carbón y 80 MTA para hidrocarburos y derivados del petróleo.</p> <p>B. NECESIDADES FUTURAS</p> <p>De acuerdo con lo anterior, los terminales existentes están en capacidad de cubrir la demanda por carga portuaria. De otra parte, adelantando inversiones encaminadas a elevar los parámetros de eficiencia y operación, se estima que la capacidad instalada actual podría incrementarse en aproximadamente 15%.</p> <p>En relación con los puertos carboneros, para el año 2000 se contará con una capacidad cercana a 50 MTA. Sin embargo, es importante resaltar la recomendación del CONPES¹² sobre la necesidad de racionalizar y optimizar los puertos de exportación de carbón, buscando evitar los sobrecostos de transporte, operativos y ambientales asociados a la multiplicidad de terminales.</p> <p>C. ASPECTOS AMBIENTALES</p> <p>Las actividades de operación y mantenimiento de los terminales marítimos del país han contribuido al deterioro de la calidad ambiental en las zonas costeras y el medio marino, lo cual se refleja en el aporte de gran cantidad de residuos sólidos y vertimientos líquidos, especialmente: granos, fertilizantes, carbón, cebos,</p>
--	--

aceites, combustibles e hidrocarburos, provenientes de los derrames durante las operaciones de carga y descarga, por el uso de tecnologías inapropiadas y las actividades portuarias de muelles y desembarcaderos¹³.

De otra parte, los terminales carecen de los sistemas necesarios para el control de la contaminación y manejo de contingencias, lo cual incrementa los índices de contaminación marina en las zonas portuarias¹⁴.

Finalmente, el dragado o remoción del material de fondo en los canales de acceso a los puertos se realiza sin considerar criterios ambientales que garanticen la conservación de los hábitat marinos y de los recursos hidrobiológicos asociados a éstos, aumentando la carga de sedimentos y la concentración de sólidos totales por resuspensión, y alterando la dinámica natural. De otra parte, si bien se ha atacado el problema de los sedimentos de manera puntual a través de dragados de mantenimiento en ciertos sectores, se carece de un programa para mitigar la llegada de sedimentos a los puertos.

II. EVALUACION PLANES ANTERIORES

A. EFICIENCIA

Con la implantación de la nueva estructura portuaria se ha incrementado la productividad efectiva en los puertos públicos, medida por las toneladas diarias movilizadas por nave (TDN). Este índice pasó de 500 TDN en 1990 a 2.700 TDN en 1995. Lo anterior se explica por el aumento en el movimiento de carga y por la reducción en el tiempo de estadía promedio de los buques, el cual pasó de 10 días en 1990 a 2 días en 1995 (Gráficas 3 y 4). Otro factor que incide en la mayor eficiencia portuaria es el uso de contenedores¹⁵, el cual ha presentado un incremento promedio anual de 22% durante 1990-1995¹⁶. Actualmente, la carga contenerizada representa 24% de la carga de comercio exterior movilizada a través de las SPR. En el futuro cercano se espera que el porcentaje de contenerización seguirá incrementándose, ya que a nivel mundial 75% de la carga se moviliza a través de este sistema (Gráfica 5).

B. INVERSIONES

El Plan de Expansión Portuaria 1993-1995¹⁷, estableció una serie de compromisos tanto para el sector público como para el sector privado, los cuales han sufrido un rezago en su ejecución. Lo anterior se ha traducido en demoras de programas importantes, como la profundización del canal de acceso al Puerto de Buenaventura, los dragados de mantenimiento de los canales de Cartagena y Tumaco, y los estudios sobre ordenamiento físico de los litorales, fundamentales para la definición de nuevas áreas de concesión portuaria. Por parte del sector privado, aunque la inversión ha aumentado sustancialmente frente a los patrones históricos, también se han presentado algunos retrasos en las inversiones de mejoramiento de la infraestructura de los puertos públicos de la Nación.

1. INVERSION A CARGO DEL SECTOR PUBLICO

El Plan de Expansión Portuaria 1993-1995 estableció inversiones por \$222.348 millones, las cuales deberían ser adelantadas por la Nación en labores de dragado, desarrollo de infraestructura vial y férrea y estudios¹⁸. A diciembre de 1995 se habían comprometido \$187.840 millones, 84% de las inversiones establecidas.

a. Plan de Dragados

El Plan de Dragados propuesto en el Plan de Expansión Portuaria 1993-1995¹⁹ estableció inversiones por \$44.907 millones (pesos de 1994). Este Plan abarcaba

obras de dragado de mantenimiento en los canales de acceso a los puertos de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla, Tumaco y Turbo (\$15.033 millones); estudios de profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura y mantenimiento del canal a 10 m. (\$19.274 millones); y la culminación del dique direccional en Barranquilla (\$10.600 millones) (Cuadro 4).

Durante el período 1994-1995 se ejecutó 83.4%²⁰ de los recursos programados²¹, con los cuales se culminaron las actividades programadas para Barranquilla. Sin embargo, se encuentran rezagados los programas de mantenimiento de canales de acceso a los puertos de Tumaco y Turbo (Anexo 1).

b. Estudios

El Plan de Expansión Portuaria 1993-1995 encargó al Ministerio de Transporte la realización de cinco estudios tendientes a buscar herramientas para la expansión de la capacidad portuaria tanto a corto como a largo plazo. Estos estudios se han venido adelantando durante el bienio, y a la fecha se ha adjudicado uno, dos se encuentran en proceso de licitación, y los restantes fueron reprogramados para ser ejecutados durante 1996 (Cuadro 5 y Anexo 2).

c. Proyectos de Infraestructura Vial y Férrea

Para los accesos terrestres a los puertos, el Plan de Expansión Portuaria 1993-1995 estableció inversiones por \$86.441 millones (pesos de 1994) en infraestructura vial y \$91.000 millones (pesos de 1994) en infraestructura férrea (Cuadro 6).

Con relación a la infraestructura vial, durante 1994 y 1995 se han comprometido \$94.162 millones, es decir 109% de los recursos contemplados en el Plan de Expansión 1993- 1995²², con los cuales se ha culminado la carretera Pasto-Tumaco y se ha avanzado en obras de rehabilitación de 372 km. correspondientes a la Transversal del Caribe (128 km.²³), la Troncal de Occidente (173 km.) y las carreteras Buga-Buenaventura y Cali-Loboguerrero (72 km.). Así mismo, se ha avanzado en la construcción de la carretera Mamonal-Gambote (1 km.), Medellín-Turbo (116 km.) y Turbo-Necoclí (5 km.). Los proyectos de la vía alterna Buga-Buenaventura y Pereira-Nuquí se encuentran en la fase de estudios.

Con relación a la infraestructura férrea, se comenzaron las obras para la rehabilitación de los tramos La Loma-Santa Marta y Grecia-San Rafael, con una inversión de \$56.012 millones (pesos de 1994), equivalente a 61% de la prevista en el Plan de Expansión 1993- 1995.

2. INVERSION A CARGO DEL SECTOR PRIVADO

El Plan de Expansión Portuaria 1993-1995 estableció las inversiones privadas que deberían estimularse²⁴ con el fin de incrementar la capacidad portuaria del país, mejorando la infraestructura de los puertos²⁵ (Cuadro 7). El monto de las inversiones fue evaluado en detalle por la Superintendencia General de Puertos - SGP-, aprobándose un plan de inversiones en el período 1994-1995 por \$46.175 millones²⁶ (pesos de 1994), el cual incluye \$15.995 millones en equipos²⁷ (pesos de 1994), acorde con lo estipulado en el Plan de Expansión Portuaria 1993-1995. A la fecha, las SPR han realizado inversiones por \$16.738 millones²⁸ (pesos de 1994) y adquirieron grúas móviles por un valor cercano a \$13.500 millones (pesos de 1994), lo cual representa una ejecución de 65.4%²⁹ (Cuadro 7 y Anexo 3).

C. REGULACION

1. Tarifas

La estructura tarifaria del sector portuario se divide por servicios³⁰; para cada uno de

éstos se establecen rangos mínimos y máximos, acorde con las reglamentaciones que al respecto emite la SGP (Cuadro 8).

Desde 1993, y acorde con las necesidades del sistema portuario, la SGP ha emitido varias resoluciones para disminuir y/o ampliar los rangos. Como resultado, entre 1993 y 1995 se han presentado reducciones tarifarias reales de 12% para muellaje, 27% para carga general y gráneles, y 8% para carga contenerizada. En octubre de 1995 la SGP, mediante Resolución 502/95, modificó las tarifas, ampliando el rango tarifario en un 30%, tanto para las tarifas máximas como para las tarifas mínimas, lo que constituye un paso hacia la desregulación tarifaria del sector, la cual deberá estar culminada en mayo de 1997³¹.

2. Operadores Portuarios

El CONPES³² recomendó a la SGP diseñar un sistema de calificación y clasificación de los Operadores Portuarios, con el fin de garantizar un servicio en condiciones de mínimo costo para los usuarios, máximo rendimiento y niveles de seguridad adecuados. Este programa se inició en julio de 1995 con la expedición de la Resolución 362/95, en la cual se califica y clasifica a los operadores de acuerdo con las diferentes actividades portuarias, y su capacidad en la prestación de los servicios. Se espera que a partir de 1996 todos los operadores portuarios estén calificados y clasificados. Como resultado, se ha observado una disminución en la cantidad de operadores portuarios³³, y un aumento en la calidad de los servicios que prestan.

3. Ingresos por concesiones portuarias

La SGP facturó, en 1994, \$19.418 millones: \$13.230 millones por contraprestación por uso de playas y zonas de bajamar, infraestructura y tasa de vigilancia ambiental (SPR y muelles homologados); \$4.415 millones por fondeo (naves); y \$1.773 millones por tasa de vigilancia portuaria (operadores portuarios, SPR y muelles homologados)³⁴. Así mismo, para 1995 se facturaron \$15.800 millones³⁵ (pesos de 1994) discriminados en: \$11.829 millones por contraprestación, \$1.816 millones por tasa de vigilancia portuaria, y \$2.157 millones por fondeo.

Estos recursos presentan un problema relacionado con su recaudo. Si bien la SGP es la encargada de facturar a los concesionarios las tasas y contraprestaciones por concepto de su actividad portuaria, el recaudo se lleva a cabo a través de una cuenta del Tesoro Nacional (Fondos Comunes). El control del pago se dificulta, ya que no se cuenta con un sistema ágil de reporte de pagos por parte de la Tesorería de la Nación a la SGP, con el fin de que esta última tome las medidas necesarias para que los concesionarios cancelen sus compromisos oportunamente.

D. MEDIO AMBIENTE

Se destaca como factor positivo la incorporación de criterios ambientales en la definición de zonas aptas para la construcción de instalaciones portuarias, lo que ha contribuido al desarrollo sostenible del sector. Sin embargo, además de excluir las zonas de parques naturales y/o de reserva legalmente constituidas, se requiere de la elaboración de estudios previos que permitan determinar la factibilidad ambiental de ecosistemas costeros próximos, que podrían verse afectados.

E. CAPACITACION PORTUARIA

La Superintendencia General de Puertos -SGP- adelanta el Plan de Capacitación Social Portuaria, programa de instrucción y educación dirigido a los trabajadores portuarios operativos y administrativos. La SGP, con la participación de las

Sociedades Portuarias y las Organizaciones de Operadores Portuarios, ejecutará el programa que el primer año llegará a 3.500 trabajadores.

III. PLAN DE EXPANSION 1996-1997

La formulación del presente Plan de Expansión se enmarca en las políticas y programas definidos en el Plan Nacional de Desarrollo, cuyo objetivo principal es incrementar la productividad a través de inversiones en los puertos, sus accesos viales y en la implantación de un esquema que permita un constante monitoreo del funcionamiento del sector. También es objetivo del Plan de Expansión Portuaria, continuar con los estudios y acciones necesarias para garantizar una capacidad portuaria suficiente en los dos litorales, preservando el componente ambiental asociado a este tipo de actividades, de acuerdo con el crecimiento de la demanda, y permitir que los puertos colombianos ofrezcan servicios de turismo, y adapten, modernicen y tecnifiquen sus instalaciones y equipos para ofrecer servicios de transbordo y transferencia para cargas internacionales, cumpliendo así con el propósito de la política de internacionalización portuaria impulsada por la SGP.

A. PLAN DE INVERSIONES

1. Inversiones Públicas

El Estado se encargará de llevar a cabo las inversiones necesarias con el fin de garantizar los dragados requeridos en los canales de acceso (los cuales deberán considerar los criterios ambientales necesarios para garantizar la calidad ambiental de los ecosistemas acuáticos), el mejoramiento de los accesos terrestres a los mismos, y los estudios que permitan la expansión del sector portuario, en concordancia con las necesidades de oferta y demanda en el corto, mediano y largo plazo, así como las características ambientales de las zonas portuarias.

a. Necesidades de Dragado

El Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo, y en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, adelantará las inversiones requeridas para llevar a cabo el Plan de Dragados en los terminales de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla, San Andrés y Tumaco. El Plan de Dragados para el bienio 1996-1997 tendrá un costo de \$25.344 millones (pesos de 1994), de los cuales \$2.681 millones serán destinados para el mantenimiento de los equipos de dragado (Cuadro 9). Para la vigencia de 1996 se han previsto inversiones en dragado y mantenimiento de dragas por \$5.867 millones (pesos de 1994). Para complementar este Plan de Dragados, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, estudiará las soluciones tendientes a mitigar la llegada de sedimentos a los puertos.

- Ampliación de la capacidad y mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura³⁶: Se adelantarán obras de dragado de mantenimiento del canal de acceso al puerto hasta una profundidad de 10 m.; dragado de profundización del canal de acceso, cuya profundidad, en su primera fase, será determinada por los resultados del estudio de factibilidad y diseño para la profundización del canal de acceso. Las inversiones requeridas para la realización de los trabajos durante 1996-1997 se estiman en \$7.702 millones (pesos de 1994), de los cuales \$2.791 millones fueron apropiados en la vigencia de 1996. De otra parte, se adelantarán los estudios que permitan evaluar la profundización del canal de acceso a través del sistema de concesión³⁷. Finalmente, el Ministerio de Transporte adelantará

los estudios necesarios para realizar las obras de adecuación, destronque y dragado de los esteros de San Antonio y Aguacate, para lo cual el Ministerio cuenta con una apropiación de \$420 millones (pesos de 1994) en la vigencia de 1996.

- Mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla: Se adelantará el dragado de mantenimiento de 2'000,000 m³, en especial en el sector de Bocas de Ceniza y otros sectores susceptibles de sedimentación. Adicionalmente, se adelantará la colocación de 30.000 m³ de roca y otros materiales en el Dique Direccional, con el fin de garantizar su estabilidad; y el dragado de 52.000 m³ de enrocado en los tajamares³⁸, para mantener el equilibrio hidráulico de la zona de influencia y garantizar el encauzamiento requerido para las operaciones de tráfico fluvial. Las inversiones estimadas para llevar a cabo estas actividades durante el período 1996-1997 ascienden a \$8.437 millones (pesos de 1994), de los cuales \$2.512 millones fueron presupuestados para 1996.

- Mantenimiento del canal de acceso al puerto de Cartagena: Se adelantará el mejoramiento del canal de acceso a este puerto, a una profundidad de 44 pies en los sectores de Bocachica, Punta de Manzanillo y en el sector de aproximación al terminal. Igualmente se adelantará la construcción de escolleras de protección en los fuertes de San José y San Fernando, a la entrada del canal, las cuales requieren aproximadamente 30.000 m³ de enrocado, con el fin de mantener el equilibrio morfológico en esta zona y la sección de diseño de profundización, hasta la cota de 44 pies. Las inversiones necesarias para realizar estas actividades durante el período 1996-1997 ascienden a \$3.853 millones (pesos de 1994), de los cuales \$1.433 millones fueron presupuestados para 1996.

- Mantenimiento del canal de acceso al puerto de Tumaco: La Nación adelantará inversiones por \$1,575 millones (pesos de 1994) en el dragado de 900,000 m³ para el mantenimiento y profundización del canal de acceso. Estas obras incluyen el dragado básico, sobredragado³⁹ en la barra interna por concepto de deslizamiento de los taludes, y sobreancho en las curvas, con el objeto de mantener la sección de diseño hasta la profundidad de 30 pies en todo el canal. En el presupuesto de 1996 se apropiaron \$1.081 millones.

- Mantenimiento canal de acceso al puerto de San Andrés: Se adelantará el dragado de mantenimiento del canal para llevarlo a una profundidad máxima de 28 pies, que permita el acceso regular de naves apropiadas para el transporte de carga de cabotaje e internacionales y de turismo - tipo cruceros -, de acuerdo con la recomendación del estudio del Laboratorio Hidráulico de la Universidad del Valle ordenados por el Ministerio de Transporte. La Nación invertirá \$596 millones (pesos de 1994) con el fin de remover 50.000 m³ de material arenoso, y 2.000 m³ de bajos morfológicos.

- Mantenimiento canal de acceso al puerto de Turbo: La Nación invertirá \$500 millones (pesos de 1994) en el dragado de mantenimiento al canal de acceso del puerto de Turbo. Para garantizar la eficiencia y la eficacia de las inversiones descritas anteriormente, el Ministerio de Transporte elaborará un Plan Nacional de Dragados, que ordene las inversiones y programe la utilización de los equipos, consecuente con el Plan de Ordenamiento Físico Portuario.

b. Estudios

La Nación invertirá \$7.276 millones (pesos de 1994) en estudios, tendientes a evaluar las diferentes necesidades de planeamiento portuario, así como los requerimientos de expansión y optimización del sistema existente. El Ministerio de Transporte y la SGP, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, establecerán los estudios que serán ejecutados por ambas entidades, de acuerdo

con el alcance específico de cada estudio, de manera que se aproveche al máximo la capacidad técnica instalada de la SGP (Cuadro 10 y Anexo 4). Para 1996 se encuentran presupuestados \$3.751 millones (pesos de 1994) para adelantar dichos estudios⁴⁰.

c. Inversiones en Infraestructura de acceso terrestre

La Nación invertirá \$141.497 millones (pesos de 1994) para la construcción y mejoramiento de vías de acceso terrestre de acuerdo con lo estipulado en la Ley del Plan Nacional de Desarrollo⁴¹.

En el programa de construcción vial, se invertirán \$37.000 millones (pesos de 1994), con los cuales se culminarán los estudios para las vías alternas Buga-Buenaventura y al puerto de Santa Marta, y se comenzará con la construcción de dichas vías. Por otra parte, se culminará la variante Mamonal-Gambote, y mediante el sistema de concesión se comenzará con la construcción de la vía Cartagena-Turbaco. Así mismo, se invertirán \$104.000 millones en la rehabilitación de la troncal de Occidente, la transversal del Caribe y la troncal del Magdalena (Cuadro 11).

En relación con la infraestructura férrea, para 1996 se invertirán \$36.980 millones (pesos de 1994) en la rehabilitación de la líneas Bogotá-Santa Marta, y \$3.714 millones en obras de mantenimiento de las líneas Medellín-Buenaventura y Bogotá-Santa Marta. La inversión para 1997 será determinada de acuerdo con los esquemas de concesión que se establezcan en los estudios que adelanta Ferrovías⁴². Durante 1995 la inversión en estas líneas fue de \$60.474 millones entre la rehabilitación de la línea La Loma-Santa Marta y el mantenimiento de Medellín-Buenaventura y Bogotá-Puerto Salgar. Actualmente la Nación se encuentra en conversaciones con el Gobierno del Japón para estudiar la viabilidad de que éste financie parte de estas obras. La propuesta consiste en crear un proyecto integral, denominado "Acceso Integral al Pacífico", el cual está conformado por dos fases: en la primera fase⁴³ se adecuará la infraestructura existente, y en la segunda⁴⁴ se ampliará la capacidad portuaria y se mejorarán las características del corredor vial Buenaventura-Bogotá.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Interior estudiarán la asignación de recursos con el fin de apoyar la actividad portuaria de la comunidad Wayúú en la zona de Bahía Portete.

2. Inversiones Privadas

Las Sociedades Portuarias Regionales adelantarán inversiones por \$59.073 millones⁴⁵ (pesos de 1994) con el fin de rehabilitar y reforzar la infraestructura de los puertos, y proveer la capacidad suficiente para cubrir las nuevas demandas del sector, preservando el componente ambiental asociado a este tipo de actividades (Cuadro 12). De estas inversiones, \$39.195 millones serán destinados a obras civiles, las cuales comprenden principalmente el mejoramiento de la infraestructura de servicios (muelles, patios, bodegas y edificios), así como la infraestructura de saneamiento portuario para el manejo y control de la contaminación en los terminales marítimos de las SPR, por operaciones cotidianas y eventos contingentes. Adicionalmente, se invertirá en dragados de zonas de dársena (\$5.262 millones) y adquisición de equipos para manejo de carga (\$14.616 millones).

Con el fin de garantizar la ejecución de estas inversiones, la SGP deberá diseñar un sistema de seguimiento y auditoria que permita controlar y regular el oportuno cumplimiento de las metas de inversión previstas por las Sociedades Portuarias

Regionales.

De otra parte, las SPR deberán elaborar y presentar ante la SGP un Plan de Inversiones a seis años que esté enmarcado dentro de un programa de modernización a corto, mediano, y largo plazo. Para esto, la SGP establecerá los parámetros que deberán tenerse en cuenta para la elaboración de dichos planes de inversión. Estos parámetros deben cubrir, entre otros, aspectos como: proyección de demanda, capacidad del puerto, tipo de carga y necesidades de ampliación de oferta; y deberán comunicarse a las SPR a más tardar en julio de 1996.

Con respecto a los operadores portuarios, a más tardar el 30 de Junio de 1996, deberán estar calificados y clasificados de acuerdo con la Resolución 362/95 expedida por la SGP. Adicionalmente, la SGP deberá exigir un plan de inversiones en equipos de manejo de carga, el cual deberá ser presentado a la SGP a más tardar en octubre de 1996.

Finalmente, además de las inversiones descritas, se ejecutarán inversiones en muelles de servicio público y privado de Sociedades Portuarias y Muelles Homologados: Muelles El Bosque (US\$ 4 millones), Oleoducto Central S.A. - Ocensa (US\$ 58.4 millones), Atlantic Coal (US\$ 0.4 millones), Contecar (US\$ 14 millones) y Puerto Cerrejón S.A. (US\$ 5 millones)⁴⁶.

B. ZONAS PORTUARIAS

En el Plan de Expansión Portuaria 1991-1993, las zonas portuarias se definieron teniendo en cuenta la racionalización del uso de las costas y la optimización del número de puertos. Se establecieron tres tipos de zonas portuarias dependiendo del tipo de carga: general, arbón, e hidrocarburos o derivados del petróleo.

Posteriormente, mediante el Plan de Expansión Portuaria 1993-1995, se definieron como zonas habilitadas para establecer puertos de carga general, carbón e hidrocarburos, aquellas que no se encuentren en zonas de reserva o parque natural, y que no disten más de 50 km. de la red vial existente. Este último criterio para la ubicación de nuevos puertos amplió la oferta de zonas portuarias, con el inconveniente de que, en las zonas para manejo del carbón, puede eventualmente resultar en una sub-utilización de un recurso natural limitado e incluso reducir la competitividad de los carbones colombianos como resultado de las diseconomías de escala que se presentan cuando la infraestructura portuaria se desarrolla de manera dispersa y no se dispone de un orden idóneo y racional del uso de los litorales.

De acuerdo con la oferta y demanda del sector portuario se definen para el período 1996-1997 las siguientes zonas portuarias:

1 Carga General y Gráneles

Para este tipo de carga, las zonas portuarias seguirán siendo las mismas que fueron definidas en el Plan de Expansión Portuaria 1993-1995⁴⁷.

2 Puertos Carboneros

Para el desarrollo de puertos carboneros se seguirá con el mismo criterio del Plan de Expansión Portuaria 1993-1995. Sin embargo, esta ubicación de zonas para exportación de carbón será revisada para el próximo Plan de Expansión, con base en los siguientes criterios:

a. Localización del Puerto Integrado para la Exportación de los Carbones del Cesar, Córdova y el Interior del País: Siendo el propósito del Gobierno Nacional impulsar el desarrollo del sector carbonero mediante la adecuación de la infraestructura necesaria para el desarrollo del mismo (dragados y vías de acceso), una vez el sector inicie la operación del puerto, quedarán inhabilitadas

aquellas áreas en donde funcionaban cada uno de los puertos cuyas cargas efectivas o potenciales se trasladen al Puerto Integrado.

b. Estudio de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales: Con base en los resultados de este estudio, se establecerán criterios técnicos y ambientales para la ubicación de zonas acorde con la naturaleza de la carga.

3. Hidrocarburos

Las zonas habilitadas para este tipo de puertos podrán establecerse en cualquier región, siempre y cuando se utilicen ductos subterráneos y cuenten con previa autorización por parte de las autoridades ambientales competentes.

C. METODOLOGIA DE CONTRAPRESTACION

Continuará vigente la fórmula para el cobro de la contraprestación por uso de playas y zonas de bajamar establecida en el Decreto 2688 de 1993, la cual se basa en factores como el costo de oportunidad del bien público, las dimensiones óptimas de las facilidades de servicio público y privado, la inversión y los compromisos de modernización, el ofrecimiento del servicio público, y los costos de vigilancia ambiental. Esta contraprestación se determina como un porcentaje de los ingresos brutos del proyecto portuario a cargo del concesionario, al cual se le descuentan las inversiones realizadas por este último (Anexo 5).

En relación con la tasa de vigilancia ambiental, la SGP definirá, en coordinación con el

Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Medio Ambiente, las fórmulas que permitan cobrar la Tasa de Vigilancia Ambiental en forma diferencial, la cual deberá tener en cuenta, como mínimo, parámetros como tipo de puerto, volumen de carga y tipo de embarcaciones.

D. METODOLOGIA TARIFARIA

Mientras se establece la libertad tarifaria en mayo de 1997, la metodología tarifaria seguirá siendo la misma que actualmente se aplica por parte de la SGP. Es decir, deben ser competitivas frente a los puertos vecinos del Caribe y el Pacífico y, a su vez, deben cubrir los costos y la remuneración de capital, obteniendo rentabilidades aceptables (Anexo 6).

E. FACILIDADES PORTUARIAS PARA BUQUES DE TURISMO⁴⁸

La SGP facilitará y promoverá las mejoras e inversiones privadas en instalaciones para recibir buques cruceros de turismo en los terminales de servicio público de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y San Andrés Isla. La Corporación Nacional de Turismo, o la entidad que haga sus veces, promoverá y participará en las acciones de promoción institucional para atraer y capturar tráfico, y asegurar itinerarios de buques cruceros de turismo. La SGP emitirá normas y regulaciones que garanticen niveles de servicios portuarios de acuerdo con los estándares mundiales.

F. MANEJO AMBIENTAL

Con asesoría del Ministerio del Medio Ambiente y el apoyo de las Corporaciones Autónomas Regionales, DADIMA y los centros urbanos de Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura, se formularán los planes de acción para la protección de los ecosistemas acuáticos y marinos localizados en la zona de influencia de las zonas portuarias, el control de la contaminación por las operaciones en los puertos y el manejo de contingencias.

El Ministerio del Medio Ambiente coordinará interinstitucionalmente la formulación

y puesta en marcha de un programa permanente de monitoreo de la calidad ambiental de las zonas portuarias, con recursos técnicos, operativos y financieros de las Corporaciones Autónomas Regionales tales como CVC, CORPONARIÑO, CARDIQUE y CORMAGDALENA, la Armada Nacional, la DIMAR, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) y el INVEMAR. La Dirección General Marítima, como garante del convenio internacional Marpol 73/78 (Convenio para prevenir la contaminación producida por los buques), exigirá a las empresas con terminales petroleros, pesqueros, y en general a los terminales de carga, la adecuación de instalaciones y servicios en tierra con capacidad suficiente para la recepción, eliminación o transformación de los desechos producidos por los buques.

G. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA SGP

Con el fin de cumplir con la misión de control y vigilancia en todas las zonas donde se desarrolla actividad portuaria en el país, se hace necesario la creación y apertura de las oficinas regionales de la SGP en Turbo, Coveñas, San Andrés y Riohacha.

Para financiar estas regionales, tanto la inversión inicial como el presupuesto de funcionamiento, la SGP demostrará ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación la conveniencia económica de la creación de estas regionales, en lo referente al recaudo adicional que se lograría.

IV. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, la Superintendencia General de Puertos y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:

1. Aprobar el Plan de Expansión Portuaria 1996-1997 descrito en este documento, y solicitar al Gobierno que sea incorporado como decreto reglamentario en los aspectos establecidos en el artículo 2 de la Ley 1ª de 1991.

2. Encargar al Ministerio de Transporte:

a. Adelantar el programa de inversiones públicas propuesto en el presente documento.

b. Elaborar, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, un Plan Nacional de Dragados que ordene las inversiones y programe la utilización de los equipos, con el fin de garantizar las metas de dragado propuestas en este documento durante el período de vigencia del presente Plan. En relación con el mantenimiento de las dragas, se deberá elaborar un cronograma de estas actividades, de manera que se cumpla de manera eficiente y oportuna con las metas descritas anteriormente. Para complementar este Plan de Dragados, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, estudiará los mecanismos tendientes a mitigar la llegada de sedimentos a los puertos.

c. Elaborar, en conjunto con la SGP y en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, y de acuerdo con sus competencias, los estudios del Plan Maestro de Desarrollo Portuario en los Puertos de Servicio Público y de las Zonas Portuarias, el Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental de Litorales, Desarrollo del Puerto de Tribugá, Evaluación de la Metodología Tarifaria y Ordenamiento Portuario de la Zona de la Bahía de Buenaventura.

3. Encargar a la Superintendencia General de Puertos:

a. Evaluar los Planes de inversión de las Sociedades Portuarias Regionales, y diseñar un sistema de seguimiento y auditoría que permita controlar el

- cumplimiento de las metas de inversión previstas por éstas.
- b. Continuar con el programa de calificación y clasificación de los operadores portuarios.
 - c. Elaborar anualmente un boletín estadístico relacionado con el movimiento de carga y pasajeros a través de todo el sistema portuario.
 - d. Realizar un estudio que permita evaluar la liberación de las tarifas para puertos públicos a partir de mayo de 1997, de acuerdo con los lineamientos establecidos por el CONPES49.
 - e. Comunicar a las SPR, a más tardar en julio de 1996, los parámetros que deberán tenerse en cuenta para la elaboración de los Planes de Inversión a seis años.
 - f. Elaborar, a más tardar para agosto de 1996, la reglamentación para garantizar que los niveles de servicios portuarios para los buques de turismo sean acordes con los estándares mundiales.
4. Encargar a ECOCARBON adelantar los estudios técnicos, económicos y ambientales para la construcción de un Puerto Integrado de Carbón, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Documento CONPES 2825 del 22 de noviembre de 1995.
 5. Encargar a la SGP, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Medio Ambiente, desarrollar las fórmulas que permitan cobrar, en forma diferencial, la Tasa de Vigilancia Ambiental, la cual deberá tener en cuenta, como mínimo, parámetros como tipo de puerto, volumen de carga y tipo de embarcaciones.
 6. Encargar a la Tesorería General de la Nación estructurar e implantar un sistema que le informe a la SGP sobre el recaudo de los recursos que aporta el sistema portuario, por concepto de contraprestación, tasa de vigilancia portuaria y fondeo.
 7. Encargar al INVIAS y a FERROVIAS adelantar los proyectos de infraestructura de acceso terrestre a los puertos, propuestos en el presente Plan.
 8. Encargar a la Dirección General Marítima (DIMAR) el establecimiento de una estrategia interinstitucional para el cumplimiento del Convenio MARPOL, la cual deberá estar formulada a más tardar en julio de 1996.
 9. Encargar al Ministerio de Transporte y al Ministerio del Interior estudiar la asignación de recursos con el fin de apoyar la actividad portuaria de la comunidad Wayúú en la zona de Bahía Portete.
 10. Encargar a la Corporación Nacional de Turismo promover y participar, en conjunto con la SGP, en las acciones de promoción institucional para atraer tráfico de buques cruceros de turismo y asegurar itinerarios.

Notas al pie.

1 Acorde con lo establecido en la Ley 1ª/91 (Artículo 2º), los Planes de Expansión Portuaria se expiden cada dos años y se referirán a: 1) la conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano; 2) las regiones en que conviene establecer puertos, para reducir el impacto ambiental y turístico de éstos, y para tener en cuenta los usos alternativos de los bienes públicos afectados por las decisiones en materia portuaria; 3) las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse; 4) las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias; y 5) las metodologías que deben aplicarse de modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias, o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas.

2 Documento CONPES 2782 de mayo 24 de 1995.

3 Documento CONPES 2825 de noviembre 22 de 1995

4 Hacen parte de este tipo de sociedades las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Buenaventura y Tumaco.

	<p>5 Sociedad Portuaria es aquella constituida con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Los Muelles Homologados son aquellos que antes de la Ley 1ª de 1991 se encontraban ocupando y usando las playas y zonas de bajamar y se han acogido al nuevo esquema.</p> <p>6 De éstas, 10 millones de toneladas corresponden a las Sociedades Portuarias Regionales (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco). El resto (500,000 toneladas) corresponde a la carga movilizada por puertos como Muelles El Bosque, Algranel y Carbomilpa.</p> <p>7 El movimiento de Muelles no Homologados corresponde principalmente a la zona del Golfo de Urabá.</p> <p>8 Millones de Toneladas Anuales.</p> <p>9 Los puertos de carga general y granel comprenden principalmente las Sociedades Portuarias Regionales (64%), Muelles El Bosque (3%), Colclinker (10%) y Contecar (2%); los de carga de carbón comprenden, entre otros, Cerrejón (80%), Prodeco (7%), Drummond (5%) y Cementos del Caribe (6%); y los de hidrocarburos comprenden los terminales de Ecopetrol en Coveñas (68%), Cartagena (18%), Pozos Colorados (7%) y Tumaco (4%).</p> <p>10 Fuentes para establecer las proyecciones de demanda: 1) Carga General: Revisión del estudio preparatorio al Plan de Expansión Portuaria 1993-1995; 2) Carbón: "Proyecto Carbonífero El Hatillo", Ecocarbón, septiembre 1995; y 3) Hidrocarburos: Revisión del estudio preparatorio al Plan de Expansión Portuaria 1993-1995.</p> <p>11 Fuente: Revisión del estudio realizado por Consorcio de Ingenieros Civiles Ltda, Económica Consultores Ltda, y Booz Allen and Hamilton, "Plan de Expansión Portuaria 1993-1995". DNP/ONADE.</p> <p>12 "Estrategia para el Desarrollo de un Puerto Carbonero Integrado en la Costa Caribe para los Carbones del Cesar, Córdova y el Interior del País", Documento CONPES 2825 de Noviembre de 1995.</p> <p>13 Por ejemplo, en la bahía de Cartagena 79% de las descargas de aguas industriales corresponden al sector portuario, aportando una carga orgánica de 3.600 kg de DBO/día, equivalente a 40% de la carga total vertida a la bahía, y 4.200 kg de grasas y aceites/día que representa 97% del total. En los sedimentos de la bahía de Buenaventura y Málaga, se presentan altas concentraciones de contaminantes, con un promedio de 260.19 ug/l de hidrocarburos totales en sedimentos (HTS). Fuente: Marrugo González, Alonso; Centro Control Contaminación del Pacífico CCCP, Tumaco, Nariño.</p> <p>14 Es así como no existe un monitoreo adecuado del tráfico y manejo de sustancias potencialmente peligrosas en las zonas portuarias, ni se cuenta con sistemas de prevención y atención de contingencias por concepto de estas actividades.</p> <p>15 Actualmente en Cartagena existen tres terminales con la infraestructura necesaria para el manejo de contenedores, incluyendo su SPR. En Buenaventura se adelantan inversiones importantes para adecuar el terminal a este sistema. Adicionalmente, se movilizan contenedores a través de las SPR de Santa Marta y Barranquilla.</p> <p>16 Actualmente la mayor parte del comercio exterior mundial se realiza en contenedores, permitiendo una mayor velocidad en el intercambio de bienes, y mayor eficiencia en el manejo y protección de la carga. Además, los fletes resultan más económicos al considerar un manejo integral de las mercancías de origen a destino.</p> <p>17 El Plan de Expansión Portuaria fue ejecutado durante los años de 1994 y 1995.</p> <p>18 El monto de inversión destinado a estudios no fue cuantificado en el Plan de Expansión 1993-1995.</p> <p>19 "Plan de Expansión Portuaria 1993-1995", Documento CONPES-DNP-2680-MINTRANSPORTE/INF, Bogotá, 11 de noviembre de 1993.</p> <p>20 Fuente: Ministerio de Transporte. Oficios 039848 de Octubre 11 de 1995, y 2309 de 7 febrero 7 de 1996.</p> <p>21 77.3% corresponde al Plan de Dragados, y 105.0% al Dique Direccional en Barranquilla.</p> <p>22 La apropiación presupuestal definitiva fue de \$123.141 millones, equivalente a 142% de lo propuesto en el Plan de Expansión.</p> <p>23 Incluye el tramo por concesión Barranquilla-Ciénaga, con una inversión de \$22.000 millones adicionales a los \$87,737 millones invertidos por el INVIAS.</p> <p>24 El artículo 2º de la Ley 1ª de 1991 establece que el Plan de Expansión Portuaria se referirá a "las inversiones privadas que deben estimularse. Los Planes sin embargo no se referirán, en lo posible, a empresas específicas".</p> <p>25 Adicionalmente, a los operadores portuarios les fue encargado adelantar inversiones dirigidas a la instalación de facilidades de cargue y descargue, consistentes con el tipo de naves y carga que se movilizará en los próximos años en los puertos nacionales. El costo estimado de estas inversiones fue de \$45,389 millones (pesos de 1994).</p>
--	--

	<p>26 Acorde con información suministrada por la SGP, a la SPR de Buenaventura le fueron aprobados \$19.793 millones, a la SPR de Cartagena \$16.670 millones, a la SPR de Santa Marta \$3.956 millones, y a Barranquilla \$5.756 millones.</p> <p>27 Estos equipos comprenden principalmente grúas móviles para manejo de contenedores. Los otros equipos comprenden plantas eléctricas, sistemas de seguridad y comunicaciones, etc.</p> <p>28 \$320 millones en equipos y \$16.418 millones en obras civiles y dragados. Las obras civiles comprenden principalmente la adecuación de los muelles y bodegas, así como el refuerzo de las instalaciones eléctricas.</p> <p>29 Cabe señalar que la SGP no considera efectiva la inversión de las grúas, ya que éstas fueron adquiridas mediante el sistema de leasing. Las cifras de inversión consignadas en este documento fueron reportadas por la SGP, mediante oficio 960136 del 26 de enero de 1996.</p> <p>30 Los servicios que se cobran son los siguientes: Muellaje, Carga General, Graneles, Contenedores (la tarifa varía dependiendo de la capacidad del contenedor, y de si éste se encuentra lleno o vacío), Muellaje de Cabotaje, Carga de Cabotaje y Operador Portuario.</p> <p>31 La desregulación tarifaria fue recomendada por el CONPES (Documento CONPES 2782 "Plan de Acción para el Sector Portuario", Mayo de 1995). Para ello se encargó a la SGP adelantar un estudio de costos, tarifas e inversiones requeridas, que permita verificar el comportamiento de las tarifas portuarias y fijar el plazo para el desmonte de su regulación, el cual deberá cumplirse antes de mayo de 1997.</p> <p>32 Documento CONPES 2782 del 24 de Mayo de 1995 "Plan de Acción para el sector Portuario".</p> <p>33 De 503 a 120 operadores portuarios.</p> <p>34 La contraprestación por uso de playas y zonas de bajamar se cobra de acuerdo con una metodología fijada en los planes de expansión portuaria, y se tienen en cuenta parámetros como la escasez de los bienes públicos utilizables, riesgos y costos de vigilancia ambiental, usos alternativos, y condiciones físicas y jurídicas que deben cumplirse para poder poner en marcha y funcionamiento el terminal portuario. 80% de esta contraprestación se destina a la Nación y 20% al municipio o distrito en donde opere el puerto.</p> <p>La contraprestación por uso de infraestructura se cobra a las Sociedades Portuarias, de acuerdo con su nivel de utilización. La tasa de vigilancia portuaria se cobra a las Sociedades Portuarias y a los operadores portuarios, y el monto es de 1.5% sobre los ingresos brutos. El fondeo se cobra a las naves que adelantan este tipo de actividad, y el monto se calcula de acuerdo con la longitud del barco, el número de días que permanezca en zona de fondeo y las condiciones bajo las cuales fue otorgada la concesión.</p> <p>35 Entre 1994 y 1995 se observa una disminución de 18.6% en la facturación, la cual se explica principalmente por la reducción del cobro de fondeo, como resultado del aumento de la eficiencia portuaria en muelle. Otra causa de la reducción se debe a que durante 1994 se recuperó cartera morosa correspondiente a años anteriores.</p> <p>36 El canal de acceso al Puerto de Buenaventura tiene una longitud de 28 km., una sección transversal en el sector de la bahía de 160 m. y en el sector de la barra de 200 m., y una profundidad variable entre 7 m. y 18 m.</p> <p>37 El CONPES recomendó (Documento CONPES 2782 de mayo 24 de 1995) adelantar el estudio de la profundización del canal de acceso por el sistema de concesión.</p> <p>38 Tajamar es un muro de contención en el agua; en el caso de Barranquilla éste sirve para proteger el canal de la acción del mar y regular su flujo.</p> <p>39 Sobredragado se utiliza cuando no se dispone de un equipo de dragado permanente para mantenimiento, se hace un dragado a una profundidad un poco mayor a la establecida, la cual servirá adicionalmente como trampa de sedimentos.</p> <p>40 \$1.109 millones están presupuestados a través de la Dirección Superior del Ministerio de Transporte, \$1.893 millones a través de ECOCARBON, y \$1.288 millones a través del Fondo Nacional de Regalías para el CORPES de Occidente.</p> <p>41 Ley 188 de 1995.</p> <p>42 Actualmente se adelantan los estudios para definir la viabilidad del esquema de concesión de la red férrea a través del Consorcio Socimer-INECO. Estos estudios finalizarán en abril de 1996 en su primera etapa, y posteriormente se adelantará la promoción y adjudicación de los contratos de concesión.</p> <p>43 Forman parte de esta fase los siguientes proyectos: Dragado del canal de acceso al puerto de Buenaventura, Construcción de la vía alterna Buga-Buenaventura, Rehabilitación de la red férrea de Occidente y Adecuación de la infraestructura aeroportuaria de la ciudad de Buenaventura.</p> <p>44 Forman parte de esta fase entre otros los siguientes proyectos: Desarrollo portuario del Estero de Aguadulce y el Paso por la Cordillera Central (Documento CONPES XXX de febrero 28 de 1996).</p> <p>45 De acuerdo con información suministrada por la SGP.</p> <p>46 FUENTE: Superintendencia General de Puertos.</p>
--	---

	<p>47 Como ya se señaló, estas zonas deben cumplir con las siguientes condiciones: 1) no debe ser una zona de reserva ambiental o estar localizado en parque natural, señalados por la ley o definidos por el Ministerio del Medio Ambiente, y 2) la zona no debe distar más de 50 Km. de la red vial existente, y debe existir un plan de inversión pública o privada que asegure la financiación y el desarrollo de la infraestructura básica.</p> <p>48 El terminal de Manga, administrado por la SPR de Cartagena, es actualmente el único terminal que cuenta con instalaciones apropiadas para atender buques cruceros de turismo y sus pasajeros. En 1995 recibió un total de 125 naves y 107.245 pasajeros. La Sociedad proyecta inversiones por \$5.104 millones en los próximos dos años, y atender 234.000 pasajeros para el año 2000. De otra parte, Santa Marta, San Andrés y Barranquilla adelantan acciones tendientes a habilitar servicios para buques cruceros de turismo.</p> <p>49 Documento CONPES 2782 "Plan de Acción para el Sector Portuario". 24 de mayo de 1995. (Documento15)</p>
<p>República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación, Plan de Expansión Portuaria 1998-1999. Documento Conpes-2992-Mintransporte-sgp-dnp:uinfeditran Santafé de Bogotá, DC., febrero 12 de 1998. Versión aprobada</p>	<p>Este documento1 presenta a consideración del CONPES el Plan de Expansión Portuaria para el período 1998-19992, para definir las regiones donde pueden ser localizados los puertos, las inversiones portuarias3, las metodologías para determinar las tarifas portuarias y las contraprestaciones por el uso de los bienes públicos. Así mismo, se presenta un balance del plan anterior y se plantean las necesidades de mejoramiento, desarrollo, modernización y expansión del sector portuario.</p> <p>I. ANTECEDENTES</p> <p>El sistema portuario colombiano cuenta actualmente con 122 instalaciones, de las cuales 5 corresponden a Sociedades Portuarias Regionales, 9 a Sociedades Portuarias de Servicio Público, 7 a Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado, 44 a Muelles Homologados, 10 a embarcaderos o muelles de cabotaje para naves menores y 47 a otras facilidades portuarias con trámites ante la Superintendencia General de Puertos –SGP- (Tabla No 1).</p> <p>Desde la expedición de la Ley 1ª de 1991 se han realizado tres Planes de Expansión Portuaria encaminados a desarrollar un ordenamiento del sector. El primero se expidió en 1991 y estableció los lineamientos básicos para el logro de una modernización y rehabilitación del sector. El segundo se expidió en 1993 y estableció nuevas formas de cobro de las contraprestaciones portuarias. El último Plan fue expedido en 1996 y recogió en su gran mayoría las recomendaciones del Plan expedido en 1993 (Tabla No 2).</p> <p>A. MOVILIZACION DE CARGA Y CAPACIDAD INSTALADA EN LOS PUERTOS</p> <p>Durante 1996 se movilizaron aproximadamente 65 MTA4 de carga de comercio exterior5, de las cuales 71% fue movilizada por los Muelles Homologados de Servicio Privado, 18.3% por las Sociedades Privadas de Servicio Público y 7.6% por las Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado6. En 1997 la movilización de carga de comercio exterior ascendió a 66.2 MTA, lo que representa un incremento de 2.4% con respecto al año anterior. La mayor participación la tuvieron los Muelles Homologados de Servicio Privado con 58.5%, seguidos de las Sociedades Portuarias de Servicio Privado con 20%, las Sociedades Portuarias de Servicio Público con 18% y los Muelles Homologados de Servicio Público con 3.5% (Tabla No3).</p> <p>De otra parte, la capacidad portuaria se estimó en 150 MTA, con un porcentaje de utilización de 43%. Para el caso de las Sociedades Portuarias Regionales, el porcentaje de utilización de la capacidad se encuentra alrededor de 53 %, descontando carbón7 (Tabla No4).</p>

B. ASPECTOS AMBIENTALES

En materia ambiental se formulan planes de acción para la protección de los ecosistemas acuáticos y marinos localizados en la zona de influencia de las zonas portuarias, el control de la contaminación por las operaciones portuarias y el manejo de contingencias. Para desarrollar estas actividades se cuenta con la asesoría del Ministerio del Medio Ambiente, en conjunto con las Corporaciones Autónomas Regionales, la Armada Nacional, la Dirección Marítima del Ministerio de Defensa (DIMAR), el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) y el Instituto de Investigaciones Marítimas (INVEMAR). Además, la Dirección Marítima del Ministerio de Defensa se encarga de supervisar que todo terminal de carga cuente con la infraestructura suficiente para recibir, eliminar y transformar los desechos producidos por los buques⁸.

De otra parte, en áreas donde existen comunidades indígenas o negras, se han venido realizando las consultas previas acorde con lo establecido en la Ley 21 de 1991 y la Ley 70 de 1993, en coordinación con el Ministerio del Interior.

C. OTROS ASPECTOS

La SGP, dentro del plan de seguimiento, realiza una evaluación económica para identificar y controlar los ingresos brutos portuarios de las Sociedades Portuarias, buscando ampliar la cobertura de los servicios portuarios hacia las cargas de tránsito internacional. Además, cada una de las SPR debe presentar un plan de desarrollo portuario a corto, mediano y largo plazo, para comprometer al sector privado con la realización de obras de infraestructura y adecuación de sus servicios, de acuerdo con las necesidades de carga y del comercio internacional.

D. NECESIDADES FUTURAS

Aunque en términos generales la capacidad portuaria instalada es suficiente para atender las necesidades de movilización en el corto plazo, en la Costa Pacífica se requiere implementar el Plan de Expansión de la SPR de Buenaventura a seis años aprobado por la SGP, que permite garantizar el aumento de la capacidad y productividad de las instalaciones. El resultado de las proyecciones establecidas en recientes estudios⁹ indica que aproximadamente en el año 2005 se alcanzarán los 10 MTA en el Puerto de Buenaventura, con lo que se coparía la capacidad máxima del terminal actual¹⁰.

De otra parte, una vez obtenidos los resultados finales del estudio de la Expansión Portuaria de la Costa Pacífica¹¹, será necesario desarrollar la planificación de la(s) alternativa(s) seleccionada(s) para la expansión de la capacidad portuaria, considerando factores técnicos, económicos, financieros, ambientales y socioculturales¹².

II. EVALUACION DEL PLAN DE EXPANSION PORTUARIA 1996-1997

Los resultados de la gestión realizada en el sector portuario durante el período 1996- 1997 se analizan en términos de eficiencia, de inversiones tanto del sector público como del privado, de regulación y de resultados financieros y del manejo ambiental, así como del cumplimiento de las obligaciones de los contratos de concesión.

A. EFICIENCIA

En el año 1996 se registraron mejoras en la productividad operativa portuaria. Por ejemplo, el tiempo de permanencia de buque en puerto presentó una reducción de 85%, pasando de 10 días en 1993 a 1.5 días en 1996. En el caso de número de

horas laborales hubo un incremento de 50%, pasando de 16 horas/día a 24 horas/día. De otra parte la reducción tarifaria fue de 52% con respecto a 1993. Similares mejoras se presentaron en otros indicadores (Tabla No5).

B. INVERSIONES

El Plan de Expansión Portuaria 1996 – 1997 adoptó el marco de políticas y programas del Plan Nacional de Desarrollo, en el sentido de mejorar la productividad mediante las inversiones en el sistema portuario y en las vías de acceso. Es así como en este período la Nación invirtió \$366.689 millones de pesos, de los cuales \$27.501 millones fueron para el sector portuario y \$339.188 millones en el sector vial y férreo¹⁴.

1. Inversiones Públicas

El plan de dragados de los canales de acceso tuvo un cumplimiento promedio de 55%, donde se destaca Buenaventura y Tumaco con 77% y 103% respectivamente. La inversión más baja se presentó en Cartagena con 31% de lo programado (Tabla No 6). Para el caso de infraestructura vial, el valor apropiado para ambas vigencias fue de 63% con respecto a lo programado. Es así como la Troncal del Magdalena tuvo un porcentaje de 119% y la Troncal de Occidente 41%. En cuanto a infraestructura férrea, se apropiaron recursos por el doble del valor programado para rehabilitación y mantenimiento de las vías existentes.

2. Inversiones Privadas

Entre 1994 y 1997 el sector privado invirtió alrededor de \$366.000 millones, representados en: 66% en obras civiles, 27.3% en equipos, 6.7% en dragados, planes de desarrollo, capacitación, mercadeo, etc. El cumplimiento de los planes de expansión ha llegado a un promedio de 54% en este periodo¹⁵. Este porcentaje de ejecución es bajo respecto a lo programado en el Plan de Expansión, lo cual dificulta la consolidación de políticas del sector.

C. REGULACION DE TARIFAS Y RESULTADOS FINANCIEROS

1. Sistema Tarifario

Actualmente existe libertad de tarifas según lo establecido en la Resolución 426, emitida por la SGP, donde se eliminaron los pisos mínimos y los topes máximos para el sistema tarifario del Sector portuario. Con el fin de garantizar la competitividad tarifaria para las Sociedades Portuarias que ofrecen servicio público, Muelles Privados Homologados y Embarcaderos, el Ministerio de Transporte en convenio con el CORPES de Occidente realiza un estudio, manteniendo el esquema establecido por la Ley 1ª de 1991 sobre cubrimiento de costos y gastos típicos de la operación portuaria, depreciación y remuneración a la inversión. La interventoría del estudio anterior está a cargo de la SGP.

2. Ingresos por actividad portuaria

La Nación recibe por concepto de contraprestación del área dada en concesión a las Sociedades Portuarias: i) 80% del valor de la contraprestación por línea de playa y terrenos de bajamar; y ii) 100% del valor de contraprestación por infraestructura. Por su parte, los Municipios reciben 20% del valor de la contraprestación por línea de playa y zonas de bajamar.

El recaudo por tasa de vigilancia corresponde a 1.5% de los ingresos brutos de la actividad portuaria, el cual se destina para el funcionamiento de la SGP (Tabla No 7).

D. MANEJO AMBIENTAL

En términos generales, el marco ambiental para el sector portuario ha mejorado

considerablemente. Con la expedición el Decreto No 883 de 1997, mediante el cual se establece la necesidad de presentar el Documento de Evaluación y Manejo Ambiental (DEMA) para los proyectos portuarios y de infraestructura marina y fluvial que correspondan a las actividades portuarias¹⁶, se normaliza el contenido de los aspectos ambientales que deberán considerarse para este tipo de facilidades¹⁷.

E. ESTUDIOS DEL PLAN DE EXPANSION PORTUARIA 1996 - 1997

El Plan de Expansión Portuaria 1996 - 1997 planteó la realización de varios estudios con el fin de evaluar, definir y ejecutar un Plan de Desarrollo Portuario a nivel nacional, que permita obtener mejores resultados y mayores beneficios en las actividades de las Sociedades Portuarias. Actualmente, sólo se ha finalizado un estudio, dos se encuentran en ejecución, dos cuentan con términos de referencia y uno se encuentra en proceso de contratación. Este es un aspecto crítico para el cumplimiento adecuado del Plan, puesto que los resultados de dichos estudios son la base para la planificación del sector y la programación de los respectivos recursos (Tabla No 8).

III. PLAN DE EXPANSION PORTUARIA 1998 – 1999

Las estrategias del Plan de Expansión Portuaria para el período 1998-1999 se orientan a la promoción de las inversiones públicas y privadas que estimulen el crecimiento de la productividad y la actividad portuaria. Se buscará incentivar el desarrollo de los estudios tendientes a una utilización portuaria racional de las costas colombianas y su integración con el resto del país, con criterios de desarrollo sostenible en el marco de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

A. PLAN DE INVERSIONES

1. Inversiones Públicas

Dando continuidad a las políticas de inversión en el sector, las inversiones públicas se orientarán al mantenimiento de los canales de acceso de los principales puertos, la finalización de estudios tendientes a desarrollar estrategias eficientes de ordenamiento portuario y a promover la facilitación de todos los modos de transporte que puedan ser integrados a la infraestructura portuaria colombiana¹⁸. La Nación destinará recursos por \$307.196 millones para el sector portuario, el sistema vial de acceso a los puertos y la rehabilitación de la red férrea del Atlántico y el Pacífico (Tabla No 9). En este contexto, el megaproyecto de acceso integral al Pacífico se considera el principal proyecto que adelanta la Nación en este campo.

a. Inversiones directas en el sector portuario

Dragados y obras de protección de los canales de acceso Teniendo en cuenta las políticas de inversión pública para el sector, la Nación continuará financiando la ejecución de los dragados de mantenimiento para los canales de acceso a los puertos de la Nación. Las inversiones alcanzarán los \$28.134 millones para el período 1998-1999, de los cuales \$7.131 millones se destinarán para el puerto de Buenaventura y el Estero de San Antonio, \$6.000 millones para el puerto de Barranquilla y \$3.377 millones para el puerto de Cartagena. Dichas inversiones se orientarán principalmente a la ejecución de dragados de mantenimiento para los canales de acceso. Adicionalmente, se analizarán las necesidades de inversión en la profundización de dichos canales. De otra parte, se financiará la ejecución de los estudios necesarios para el dragado y obras de mejoramiento de los

canales de acceso a los puertos de San Andrés (\$3.112 millones) y Turbo (\$ 877 millones). Dada la importancia de la ejecución de los dragados de profundización de forma eficiente, y en el marco de la participación privada en infraestructura, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación coordinarán la elaboración de los estudios necesarios para entregar en concesión el dragado de los canales de acceso a los puertos (Tabla No 10)19.

· Estudios sector portuario

Teniendo en cuenta los atrasos en la ejecución de los estudios ordenados en los anteriores Planes por parte de las entidades responsables, las inversiones están orientadas hacia la terminación de los estudios establecidos en el anterior Plan de Expansión Portuaria.

Para la agilización de la elaboración del estudio de ordenamiento físico-portuario, el Ministerio de Transporte continuará las gestiones necesarias ante el CORPES de Occidente para la pronta contratación del mencionado estudio.

En caso de presentarse algún tipo de contratiempo, el MT suscribirá un convenio interadministrativo con el Ministerio del Medio Ambiente y el FONADE, para la contratación del estudio a través de esta última entidad.

Adicionalmente, se analizará la posibilidad de financiar nuevos estudios tendientes a la definición de las estrategias del ordenamiento físico portuario, una vez se culminen los estudios programados anteriormente (Tabla No 11).20

b. Proyectos de Infraestructura Vial y Férrea

Entre 1998 y 1999 el Instituto Nacional de Vías tiene previsto invertir cerca de \$120.000 millones en las carreteras de la red troncal que comunican los puertos marítimos con los principales centros de producción y consumo del país. Por su parte, el sector férreo invertirá del orden de \$149.000 millones en las obras de rehabilitación de la red férrea del Atlántico y del Pacífico21.

2. Inversiones Privadas

Teniendo en cuenta las recomendaciones del Plan de Expansión Portuaria 1996-1997 y con el fin de establecer nuevos horizontes para la planeación del sector, la SGP ha aprobado el Plan de Inversiones a seis años (1997 – 2003) de las Sociedades Portuarias Regionales, por un valor de \$231.016 millones y por \$94.202 millones para otras Sociedades Portuarias. Las inversiones se orientan principalmente a la construcción de obras civiles en los puertos (\$130.054 millones), la adquisición de equipos (\$ 61.943 millones) y la ejecución de dragados en las dársenas y zonas de maniobra anexas al muelle (\$ 39.527 millones)22.

B. ZONAS PORTUARIAS

1. Puertos para gráneles sólidos, hidrocarburos y derivados

El Plan de Expansión Portuaria 1998–1999 mantendrá los lineamientos contemplados en el Plan de Expansión Portuaria 1996–1997 para las zonas de carga general, contenedores, gráneles sólidos e hidrocarburos y sus derivados. Acorde con lo anterior, estas zonas deberán tener en cuenta las siguientes condiciones: i) no debe ser una zona localizada en un parque natural, señalados por la ley o definidos por el Ministerio del Medio Ambiente ; y ii) la zona no debe distar más de 50 Km. de la red vial existente23 y debe existir un plan de inversión pública o privada que asegure la financiación y el desarrollo de la infraestructura básica.

Dado que el “Plan de Ordenamiento Físico-Portuario y Ambiental de la Zona Costera Colombiana” será presentado por el Ministerio de Transporte en diciembre de 1998, se recomienda que los anteriores criterios sean evaluados de

acuerdo con los resultados de dicho estudio, por parte del Ministerio de Transporte, el Ministerio del Medio Ambiente y la Superintendencia General de Puertos. Los resultados de dicha evaluación deberán ser presentados para el Plan de Expansión Portuaria 2000-2001. Para el caso específico de la Costa Pacífica, adicional a lo anterior, se deberán tener en cuenta los resultados del estudio de Alternativas para la Expansión Portuaria de la Costa Pacífica.

2. Puertos Carboneros

El Plan de Expansión Portuaria 1996-1997 ordenó el cumplimiento de dos objetivos para la definición de las políticas portuarias en materia de zonas aptas para la exportación de carbón. Dichos objetivos incluyen la elaboración de un estudio de alternativas para el puerto integrado del carbón y la elaboración del estudio de ordenamiento físico-portuario y ambiental de litorales.

En relación con lo anterior, uno de los resultados más importantes ha sido la finalización, en noviembre de 1997, del estudio de factibilidad de alternativas para un puerto integrado de carbón en la Costa Atlántica, el cual con base en un análisis técnico-económico, recomendó la localización de Puerto Zuñiga como la alternativa de localización más conveniente y la que representa los menores impactos ambientales sobre las áreas inmediatamente vecinas. En noviembre de 1997 Propuerto sometió a consideración del Ministerio del Medio Ambiente el Diagnóstico Ambiental de Alternativas, el cual forma parte del estudio de factibilidad elaborado. Actualmente se espera el pronunciamiento de dicho Ministerio.

De otra parte, y teniendo en cuenta que a la fecha no se cuenta con el estudio de ordenamiento físico-portuario y ambiental de litorales, se mantendrán las políticas establecidas en el Plan de Expansión Portuaria 1996-1997, hasta que los análisis de los resultados del estudio de ordenamiento físico-portuario sean presentados en el Plan de Expansión Portuaria 2000-2001. Una vez dichos resultados sean aprobados por el CONPES y se desarrolle el proceso de construcción del puerto, quedarán inhabilitadas aquellas áreas donde funcionaban cada uno de los puertos cuyas cargas efectivas o potenciales se trasladen al Puerto Integrado.

C. MANEJO AMBIENTAL

El Ministerio del Medio Ambiente, la SGP y la Dirección Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, estructurarán la estrategia de formulación e implementación de los planes de acción para la protección de los ecosistemas acuáticos y marinos, de control de la contaminación por las operaciones en las instalaciones portuarias y el programa permanente de monitoreo de la calidad ambiental de las zonas portuarias, para lo cual coordinará las actividades correspondientes con la SGP, las Corporaciones Autónomas Regionales y demás

entidades relacionadas con dicha problemática. Por su parte, el Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente y la SGP, establecerá las cotas de diseño para los canales de acceso a los puertos públicos a efectos de definir técnicamente los parámetros de profundización, mejoramiento, limpieza, etc., y adoptar programas de supervisión y control en el comportamiento y variación periódica de los canales.

El Ministerio de Defensa, a través de la DIMAR, emitirá la reglamentación y normatividad para implementar el "Plan Nacional de Cobertura de Instalaciones de Recepción de Residuos de los Buques para la República de Colombia" y además liderará, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, la SGP y la Comisión Colombiana de Oceanografía, la formulación de la "Estrategia Nacional

para la implementación de la Iniciativa del Gran Caribe para los Desechos Generados por Buques (WCISW)", que tiene como objetivo general lograr la aplicación del MARPOL 73/78, extendiendo sus alcances al litoral pacífico.

D. METODOLOGIA DE CALCULO DE LA CONTRAPRESTACION

Se mantendrá la metodología actual. Con el fin de actualizar dicha metodología en lo relacionado con los parámetros de cálculo utilizados para la definición de los montos de la contraprestación, el Ministerio de Transporte y la SGP, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, revisarán la fórmula y los parámetros aplicables a la contraprestación por línea de playa y zona de bajamar y por uso de infraestructura. Los porcentajes de los ingresos del concesionario aplicados para el cálculo de la contraprestación varían de acuerdo con el estado de desarrollo del puerto y el tipo de carga movilizadora y deberán ser revisados en la práctica de acuerdo con los criterios que la SGP, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, consideren idóneos para su actualización. Las recomendaciones de dicha revisión deberán ser presentadas por la SGP en diciembre de 1998 y consideradas en el próximo Plan de Expansión Portuaria.

E. TASA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

A partir de la vigencia del presente Plan de Expansión Portuaria, la SGP no seguirá facturando la tasa de vigilancia ambiental, teniendo en cuenta que el Ministerio del Medio Ambiente viene efectuando los recaudos objeto de la misma,24 (Anexo No. 11).

F. OPERADORES PORTUARIOS

La SGP promoverá las actividades de los operadores portuarios, fomentando la especialización en la prestación de los servicios, para lo cual establecerá los requisitos mínimos para el registro como operadores portuarios. Con el objeto de actualizar permanentemente dicho registro de acuerdo con cada Plan, éste tendrá una vigencia de 2 años. Adicionalmente, en coordinación con el Ministerio de Trabajo, la SGP establecerá un plan de acción de empleo alternativo para los extrabajadores portuarios orientado a generar beneficios en toda la comunidad directa e indirectamente relacionada con el puerto.

G. FACILIDADES PORTUARIAS PARA EMBARCADEROS Y ACTIVIDADES DE PESCA

La SGP y el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, estructurarán el marco de acción tendiente a establecer el período de vigencia de las licencias portuarias de los embarcaderos y actividades de pesca, mediante la identificación de los mecanismos institucionales y empresariales que faciliten la motivación y atracción de los usuarios a acogerse a las normas de la Ley 1ª de 1991, así como también el tratamiento especial para definir el cobro de contraprestación por la ocupación, uso y goce de la línea de playa y zona de bajamar en dichos embarcaderos, de acuerdo con los resultados de la evaluación que adelantará la SGP. Dicha labor deberá estar finalizada a más tardar en junio de 1998.

H. FACILIDADES PORTUARIAS PARA EMBARCACIONES DE TURISMO

El Ministerio de Transporte y la SGP, en coordinación con el Ministerio de Desarrollo Económico, tendrán las siguientes responsabilidades:

- Exigir a los concesionarios de muelles turísticos los reglamentos de operación y de procedimientos correspondientes.
- Integrar los planes de ordenamiento físico, portuario y ambiental de los litorales con los planes portuarios turísticos, a efectos de definir las nuevas zonas y sitios para el desarrollo de la infraestructura portuaria turística.
- Fomentar la implementación de programas de capacitación para el sector portuario turístico.

I. COORDINACION INTERINSTITUCIONAL

El Ministerio de Transporte, el Ministerio del Medio Ambiente, el Ministerio de Defensa a través de la Dirección General Marítima y la SGP conformarán un comité de trabajo interinstitucional con el objeto de establecer los mecanismos de acción para lograr mayor precisión en el campo de la aplicación de la Ley 1ª/91 en lo relacionado con la competencia de los distintos organismos que tienen injerencia en el sector marítimo y portuario. Dicho comité deberá reunirse al menos una vez al mes, estando a cargo de la Dirección General de Transporte Marítimo del Ministerio de Transporte las funciones de secretaría, seguimiento y control de los compromisos aprobados en el mismo, los cuales serán considerados por la Superintendencia General de Puertos, en el marco de la actualización de la Ley 1ª de 1991.

J. INFORMACION DEL SECTOR PORTUARIO

La SGP fortalecerá los mecanismos de seguimiento y control estadístico de la actividad portuaria, a través de la presentación bimensual de un informe estadístico del sector, el cual deberá tener como principal objetivo el establecimiento de los indicadores que se conviertan en insumos directos para el Planeamiento Portuario.

K. PLANEAMIENTO PORTUARIO

La SGP, en coordinación con el Ministerio de Transporte, elaborará el Plan Maestro de Desarrollo Portuario, para lo cual tendrá en cuenta los resultados del estudio del plan de ordenamiento físico, portuario y ambiental de litorales.

IV. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:

1. Aprobar el Plan de Expansión Portuaria para el período 1998–1999 descrito en este documento y solicitar al Gobierno Nacional que sea incorporado como decreto reglamentario, acorde con lo establecido en la Ley 1ª de 1991.
2. Encargar al Ministerio de Transporte de:
 - a. Llevar a cabo el Plan de Inversiones del Sector Público propuesto en el presente Plan a través de sus entidades adscritas y de las demás involucradas.
 - b. Finalizar, en coordinación con la SGP, la ejecución de todos los estudios recomendados por el CONPES en el anterior Plan de Expansión Portuaria.
 - c. Entregar al Departamento Nacional de Planeación, a más tardar en diciembre de 1998, los resultados del estudio “Plan de Ordenamiento Físico-Portuario y ambiental de litorales”.
 - d. Llevar a cabo, conjuntamente con el Departamento Nacional de Planeación, la evaluación técnica, económica, financiera y ambiental para entregar en concesión los canales de acceso navegables a los principales puertos públicos marítimos a cargo de la Nación.

e. Conformar el Comité de Coordinación Interinstitucional de acuerdo con los lineamientos generales establecidos en este documento. Dicho comité deberá presentar ante el Congreso de la República, al final del primer semestre de 1999, una propuesta específica para la actualización de la Ley 1ª/91.

f. Adelantar en coordinación con el CORPES de Occidente y el Ministerio del Medio Ambiente, un convenio interadministrativo para la contratación del Plan de Ordenamiento físico portuario y ambiental de los litorales a través de esta última entidad. En caso de presentarse algún contratiempo, la contratación deberá realizarse a través de FONADE.

3. Encargar a la Superintendencia General de Puertos de:

a. Estudiar todas las solicitudes de concesión portuaria en curso y las nuevas que se presenten de acuerdo con los criterios sobre zonas portuarias y contraprestaciones establecidas en el presente documento y acorde con los procedimientos que establece la ley.

b. Presentar, conjuntamente con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y ante el Departamento Nacional de Planeación, las conclusiones de la revisión de la metodología de cálculo de la contraprestación por uso de infraestructura y zona de playa y bajamar y recomendar las modificaciones necesarias para el próximo Plan de Expansión Portuaria.

c. Implementar, a partir del tercer trimestre de 1998, un esquema de seguimiento al sistema tarifario del sector portuario, de acuerdo con los resultados del "Estudio para el establecimiento de modelos tarifarios y criterios de control de la tasas a las Sociedades Portuarias", previa aprobación de dicho esquema por parte del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación.

d. Realizar, en coordinación con el Ministerio de Desarrollo económico, las actividades necesarias para el desarrollo, modernización y ordenamiento de la infraestructura básica portuaria de servicios turísticos.

e. Elaborar, en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente, de acuerdo con las competencias correspondientes a cada entidad, los estudios relacionados con Planes Maestros de desarrollo de las zonas portuarias de la Nación, de acuerdo con las proyecciones de inversión establecidas por las respectivas sociedades portuarias.

f. Presentar al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación un informe estadístico bimensual de la actividad portuaria de acuerdo con lo establecido en este documento.

g. Adelantar en conjunto con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social un Plan de Acción de empleo alternativo en las zonas portuarias de la Nación orientado a generar beneficios en toda la comunidad directa e indirectamente relacionada con los puertos.

Notas al pie

1 Es importante tener en cuenta que: i) las cifras de movilización de carga del año 1997 son datos preliminares. El informe de estadísticas generales preparado por la Superintendencia General de Puertos estará disponible a finales de marzo de 1998; y ii) todas las cifras que se presentan a lo largo del documento están expresadas en pesos de 1998.

2 De acuerdo con lo establecido en el Artículo 2º de la Ley 1ª de 1991, se debe presentar cada dos años al CONPES el Plan de Expansión Portuaria, con el fin de revisar las condiciones de la oferta portuaria y la demanda de carga frente a los cambios del mercado internacional y la política económica del país.

3 Las inversiones públicas indicadas en el Plan definen el monto de las autorizaciones presupuestales de la Nación en actividades portuarias. Las inversiones privadas del Plan sirven de referencia a los inversionistas y le indican al Gobierno el conjunto de actividades privadas que deben ser incentivadas para cumplir los objetivos económicos del Plan.

	<p>4 MTA: Millones de Toneladas al año.</p> <p>5 Importaciones y exportaciones.</p> <p>6 Anexo 2. Análisis global del movimiento de carga en puertos colombianos</p> <p>7 Anexo 2. Tabla A.2.7</p> <p>8 El Ministerio de Defensa a través de la DIMAR tiene a su cargo el Centro de Investigación Oceanográfica e Hidrográfica –CIOH, el cual cuenta con buques dedicados a estudios estratégicos en materia de comportamiento de mareas, riesgos de navegación, seguridad marítima, contaminación y elaboración de cartas de navegación.</p> <p>9 Según el estudio de Booz-Allen & Hamilton (1993), la capacidad estimada para el año 2000 del terminal de Buenaventura es de 10 MTA. Para Louis Bergier-Silva Carreño su capacidad máxima es de 8,26 MTA (informe octubre de 1996) y para Incoplan-Parsons es de 8,6 MTA.</p> <p>10 Anexo 2. Tabla A.2.7. Estimativo de la Capacidad de las SPR.</p> <p>11 Estudios de Diagnóstico Ambiental de Alternativas para la expansión portuaria de la costa pacífica, incluyendo el proyecto del puerto de Tribugá y su vía de acceso terrestre, así como los análisis portuarios, económicos y complementarios, contratado por el CORPES de Occidente en el marco de convenios interadministrativos con el Ministerio de Transporte y el INVIAS.</p> <p>12 El Ministerio de Transporte está revisando los estudios para la profundización del canal de acceso a Buenaventura, el cual se encuentra enmarcado en el megaproyecto de “Acceso Integral al Pacífico”. Este cuenta con los estudios “Profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura” (Unión Temporal Hidroestudios-Moffatt & Nichol), “Terminales interiores de carga en el occidente colombiano” (Consorcio Ciconsultores-Económica Ltda) y “Expansión Portuaria de la SPR de Buenaventura (Louis Bergier-Silva Carreño)”.</p> <p>13 Documento CONPES-2839 . Febrero 28 de 1996</p> <p>14 El Anexo 5 muestra en detalle las inversiones ejecutadas en infraestructura vial y férrea.</p> <p>15 Anexo 6. Tabla A.6.1 y A.6.2.</p> <p>16 Dichas actividades corresponden a: Rehabilitación o mejoramiento de embarcaderos sin intervención del manglar; Rehabilitación de puertos sin incluir dragados de profundización; Obras de defensa, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 124 del Decreto No 2811 de 1.974; Dragado de relimpia de los canales de acceso y áreas de maniobra, sin intervención de manglares.</p> <p>17 El DEMA no es aplicable a proyectos en zonas con ordenamiento jurídico especial, tales como el Sistema de Parques Nacionales Naturales, zonas de reserva forestal, los proyectos, obras y actividades que se vayan a ejecutar en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, para los cuales se adelantarán otros procedimientos (Anexo 7).</p> <p>18 Todas las actividades del sector portuario que produzcan efectos ambientales que deban ser controlados y monitoreados para evitar impactos desfavorables, deberán ser implementadas bajo los criterios y procedimientos establecidos por el Ministerio del Medio Ambiente.</p> <p>19 El Anexo 8 presenta el detalle de dichas inversiones.</p> <p>20 El Anexo 9 presenta las características básicas de los estudios en ejecución y de los estudios en proceso de definición. Adicionalmente, como parte de la evaluación de los anteriores Planes de Expansión Portuaria, se presenta un avance en la ejecución de dicho estudios en el Anexo 4.</p> <p>21 Ver Anexo 10: Inversiones en carreteras y vías férreas asociadas al Plan de Expansión Portuaria.</p> <p>22 El Anexo 9 presenta en detalle, las inversiones privadas programadas en el sector entre 1998 y 1999.</p> <p>23 Teniendo en cuenta que la distancia de 50 km fue establecida con criterios estratégicos para garantizar la integración de la infraestructura portuaria al resto de la infraestructura de transporte nacional, el Gobierno evaluará la conveniencia de la aplicación de dicho criterio complementándolo con otros tales como la rentabilidad económica y las ventajas físico-geográficas de cada proyecto.</p> <p>24 Este recaudo está fundamentado en el decreto 1253 de 1994, reglamentario de la Ley 99 de 1993 y el decreto 344 de 1996. El Decreto 1253 de 1994 ordena al Ministerio del Medio Ambiente establecer un sistema tarifario para la expedición de la licencia ambiental. Por su parte el Decreto 344/96 involucra dentro del mismo sistema el cobro de la vigilancia y seguimiento de los planes de manejo ambiental.</p> <p><i>(Documento 16)</i></p>
<p>Plan de expansión portuaria 2002 – 2003 Zonifica-</p>	<p>Este documento presenta a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, el Plan de Expansión Portuaria para el período 2002 – 2003, que comprende la política del Gobierno Nacional en materia de inversiones, de definición de las zonas prioritarias para el desarrollo portuario, de contraprestación para las concesiones y de tarifas por servicios portuarios.</p>

<p>ción portuaria para el siglo XXI, Documento Conpes-3149. Ministerio de Transporte, Ministerio de Medio Ambiente, Superintendencia de Puertos y Transporte, Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa DNP: DIE-ST Versión aprobada Bogotá, DC., Diciembre 20 de 2001.</p>	<p>INTRODUCCION</p> <p>A partir de 1991, con la expedición del Estatuto de Puertos Marítimos (Ley 01 de 1991) y sus decretos reglamentarios, los Ministerios de Transporte y Medio Ambiente tienen la responsabilidad de planificar y racionalizar el desarrollo de la actividad portuaria en puertos marítimos, con la finalidad de hacerla más eficiente y competitiva. Atendiendo a estas competencias, el Gobierno Nacional ha desarrollado actividades tendientes a determinar el uso racional del recurso costero para fines portuarios, teniendo en cuenta el manejo sostenible del medio ambiente.</p> <p>Una de estas actividades, propuesta en anteriores Planes de Expansión Portuaria², es el “Estudio de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos”³. El mismo concluyó en noviembre de 1999, y este documento Conpes recoge sus resultados con respecto a La Sectorización de los Litorales Colombianos, incluyendo las tierras insulares de los archipiélagos de San Andrés y Providencia, como elemento fundamental para la futura toma de decisiones sobre desarrollos portuarios marítimos. Es importante resaltar que el estudio contó con la participación de entidades del orden nacional y municipal y se consolidó con las observaciones de los actores y usuarios del modo marítimo-portuario. De acuerdo con los requerimientos del Estatuto de Puertos Marítimos, otros aspectos que deben ser tratados en el presente documento, relacionados con la racionalización y planificación del modo marítimo-portuario para su fortalecimiento, son: i) la conveniencia de hacer nuevas inversiones en instalaciones portuarias; ii) la orientación de las inversiones públicas y privadas; iii) el esquema metodológico aplicado a las contraprestaciones y a la definición de tarifas.</p> <p>Adicionalmente, se presenta el plan de acción para reforzar el actual proceso de concesión del Canal del Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla.</p> <p>I. MARCO INSTITUCIONAL</p> <p>Anterior a la expedición del Decreto 101 del 2 de febrero de 2000, existía al interior del sector transporte una regulación de difícil aplicabilidad y conflictos de intereses generados en la administración del sector. Con este decreto se dio inicio un proceso de reorganización administrativa del sector transporte, se redefinieron las funciones de los diferentes organismos sectoriales y se modificó la estructura del Ministerio de Transporte, fortaleciendo la integralidad del sistema de transporte (infraestructura y servicios de transporte) e incluyendo en la regulación parámetros de servicio y mitigación del impacto ambiental. Los siguientes lineamientos rigen a partir de su expedición: i) afianzar los procesos de planeación; ii) mejorar los procesos administrativos y luchar contra la corrupción; iii) garantizar la eficiencia y competitividad del sector; iv) proteger a los consumidores y a los agentes involucrados en la prestación del servicio; y v) adaptar su estructura a los postulados de la Ley 489 de 1994.</p> <p>En lo relacionado con el modo marítimo portuario, se decidió separar las diferentes funciones asignadas entre los organismos sectoriales así:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Planeación: Ministerio de Transporte. b. Regulación: Ministerio de Transporte a través de la Comisión de Regulación del Transporte – CRTR. c. Control: Superintendencia de Puertos y Transporte. d. Ejecución: Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de
--	---

Transporte Marítimo y Puertos.

II. POLITICAS NACIONALES EN MATERIA DE INVERSIONES

Las políticas del Plan de Expansión Portuaria para el período 2002-2003 se dirigen a orientar las inversiones públicas y a estimular las privadas, de tal forma que promuevan la competitividad comercial, la seguridad portuaria, el desarrollo tecnológico y las obras de beneficio común⁵.

Se debe mencionar el hecho que el Gobierno Nacional, a través de las políticas en los modos carretero (Conpes 3085, Plan de Expansión de Carreteras, 2000; y 3045, Programa de Concesiones viales 1998 - 2000: Tercera Generación de Concesiones), y férreo (Conpes 2776, Estrategia para la modernización de la red férrea, 1995), ha trazado directrices que apoyan el desarrollo del modo marítimo y portuario. En efecto se da la prioridad a la ejecución de proyectos de infraestructura vial y férrea que permiten la integración de los corredores de carga con los puertos.

Otro de los lineamientos de política para el modo marítimo y portuario, son las inversiones para facilitar la integración económica de los países signatarios de la Comunidad Andina de Naciones – CAN. El propósito es favorecer el desarrollo de las redes de comercialización, en donde los puertos son la entrada o salida a los corredores de integración.

A. INVERSION PUBLICA

Las políticas de inversión en el modo marítimo portuario mantendrán su continuidad planteada en los planes de expansión anteriores⁶. Éstas serán direccionadas al mejoramiento de las vías de acceso a los puertos de servicio público (canales de acceso, vías fluviales navegables, líneas férreas y vías terrestres). Se promueve con ello la integración de los diferentes modos de transporte y el desarrollo del transporte multimodal (redes de complementariedad modal, centros de transferencia y de consolidación de carga), de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 105 de 19937. La meta es desarrollar estrategias eficientes de ordenamiento portuario.

1. Dragados y obras de protección de los canales de acceso.

Conforme a las prioridades de inversión pública para el modo marítimo portuario, la Nación continuará financiando la ejecución de los dragados de mantenimiento para los canales de acceso a los puertos de la Nación. El Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos, tiene previstas inversiones por este concepto por valor de \$16.109 millones para el período 2002-2003, de los cuales \$4.238 millones se destinarán para el puerto de Buenaventura⁸ y \$5.235 millones para el puerto de Tumaco. De otra parte, se financiará la ejecución de los estudios necesarios para el dragado y obras de mejoramiento de los canales de acceso a los puertos de San Andrés y Providencia, por valor de \$4.149 millones y \$2.485 millones, respectivamente.

Dada la importancia de la ejecución de los dragados de mantenimiento y profundización, dentro del marco de la política hacia la vinculación de la participación privada en infraestructura, el Gobierno Nacional continuará con la de estructuración de la concesión del Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla, y evaluarán procesos similares en otros puertos.

La Nación deberá adelantar la ejecución de las obras que brinden estabilidad al Canal de

Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla sobre el río Magdalena.

a. Concesión Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla

Dentro de la estructuración de la concesión del Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla, se analizó el estudio preparado por la Universidad del Norte y la firma Holandesa Haskoning⁹, encontrando que hay aspectos no contemplados dentro del objeto del estudio de profundización, tal como el mantenimiento de la infraestructura actual; éste elemento afecta la estabilidad del río Magdalena en el sector del canal de acceso (comprendido entre el Puente Laureano Gómez -Puente Pumarejo- y Bocas de Ceniza), y constituiría un vacío en la futura administración y operación del canal, y de la infraestructura portuaria. El río es una vía de transporte clave para la entrada y salida de productos del sector industrial de la ciudad, por lo cual se requiere adelantar las obras de estabilización previamente a estructurar la concesión del Canal. Para lo cual ha de desarrollarse un plan de acción que contemple principalmente las siguientes tareas:

- Definición de competencias y jurisdicción sobre el canal de acceso y la infraestructura portuaria en el río.
- Contratación de los estudios técnicos necesarios para garantizar la navegabilidad del río

Magdalena, en especial los relativos al tramo comprendido entre el puente Laureano Gómez (Puente Pumarejo) y su desembocadura en Bocas de Ceniza.

Por mandato de la Constitución Política de 1991, Artículo 331, que señala: "Crease la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena encargada de la recuperación de la navegación, de la actividad portuaria, la adecuación y la conservación de tierras, la generación y distribución de energía y el aprovechamiento y preservación del ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables" y según lo establecido por la Ley 161 de 1993, es Cormagdalena la Entidad responsable de recuperar y garantizar la navegación en el río Magdalena.

2. Proyectos de infraestructura de otros modos vinculados con el modo marítimo y portuario.

Con el objeto de mejorar la conexión que establecen los corredores de carga entre los centros de producción y consumo, y los puertos, el Gobierno Nacional ha puesto énfasis en los siguientes proyectos:

- a) Concesión Zipaquirá – Bucaramanga (Palenque) – Ye de Ciénaga,
- b) Malla vial del Caribe,
- c) Variante al puerto de Santa Marta,
- d) Corredor Bogotá – Buenaventura,
- e) Red férrea del Atlántico,
- f) Red férrea del Pacífico,
- g) Recuperación de la navegabilidad de los ríos Magdalena y Meta.

B. INVERSION PRIVADA

La política del Gobierno se ha orientado a incentivar la inversión privada cuando la demanda de servicios portuarios así lo exija. En la actualidad la utilización de la capacidad instalada alcanza un 62,4% del total disponible¹⁰. Durante el período 2002 – 2003 no se prevén grandes inversiones privadas en nuevos proyectos.

III. POLITICA NACIONAL CON RELACION AL ORDENAMIENTO PORTUARIO

Los principales lineamientos del ordenamiento portuario deben ser: i) el uso controlado del recurso costero; ii) la utilización de la infraestructura existente de forma eficiente; iii) la orientación de inversiones en instalaciones portuarias, iv) la prevención de desastres;¹¹ y v) la definición de criterios para la solución a las

interacciones conflictivas¹² por el uso del espacio en la zona costera. Los esfuerzos han sido enfocados a la solución de las situaciones de competencia por la explotación y utilización de recursos limitados y la degradación del medio ambiente y de sus ecosistemas asociados. Al respecto los campos de acción prioritarios son:

A. RACIONALIZAR LA OFERTA DE SERVICIOS PORTUARIOS

Debido a la baja utilización de la capacidad instalada de la infraestructura portuaria y a la existencia de instalaciones inactivas y subutilizadas, es necesario crear programas para mejorar y especializar la oferta de servicios portuarios, para aprovechar economías de escala y generar un desarrollo económico sostenible. Estas acciones deben evitar la proliferación de puertos, y concentrar los recursos en aquellos orientados a la comercialización de productos.

B. REVERSION DE LA INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA

En la actualidad los procesos de concesión, cuyo objeto es el desarrollo y utilización de la infraestructura portuaria, están cercanos a su terminación. Por lo cual, y según la Ley, se deberá

C. ZONIFICACION PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

El Gobierno Nacional, en desarrollo del “Estudio de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos”¹³, delinea la planificación sobre las actividades de las zonas costeras. Este estudio evalúa la capacidad portuaria del país en el corto, mediano y largo plazo; realiza un diagnóstico matricial comparativo de las facilidades portuarias existentes y de los sitios de potencial expansión; presenta la sectorización de los litorales, incluyendo el archipiélago de San Andrés y Providencia, acorde con sus aptitudes físicas y ambientales; y concluye con la propuesta de un Plan Integral para el logro de un ordenamiento físico-portuario en áreas ambientalmente viables.

Con base en los resultados del estudio se define la sectorización¹⁴ de las zonas de manejo para actividades portuarias así:

1) Zonas de manejo para actividades portuarias principales: son áreas geográficas de la zona costera e insular debidamente delimitadas, con puertos y terminales portuarios existentes y proyectados, o con vocación para localizarlos. Su aptitud para la actividad portuaria¹⁵ se deriva de las siguientes características: i) condiciones naturales para actividades portuarias; ii) vocación histórica en esta actividad; iii) aptitud ambiental haciendo compatible el entorno y la actividad portuaria; iv) adecuada localización y disponibilidad de recursos naturales y de infraestructura de servicios y transporte, para el desempeño de la actividad portuaria; y v) baja presencia de conflictos por el uso del suelo, entre la actividad portuaria y las demás actividades que se desarrollan en su jurisdicción, o presencia de conflictos solucionables en el corto plazo. Estas zonas están en proceso de convertirse en sistemas portuarios de tercera generación¹⁶, como centro logístico o plataforma de desarrollo.

2) Zonas de manejo para actividades portuarias menores: son áreas geográficas de la zona costera e insular en donde se realizan predominantemente actividades portuarias asociadas a la navegación de cabotaje menor, la pesca artesanal e industrial y actividades turísticas y recreativas, sin que el uso predominante o principal del suelo sea en actividades portuarias y conexas.

3) Zonas de manejo portuario con restricciones ambientales significativas: se definen como zonas de actividad portuaria menor, con restricciones ambientales

significativas en áreas geográficas de la zona costera e insulares debidamente delimitadas, en donde debido a razones de tipo legal, ecológico y/o sociocultural, en principio no es recomendable construir desarrollos portuarios; con excepción de infraestructura portuaria, compatible con el uso del suelo predominante, como marinas, muelles pesqueros y de cabotaje menor, previa formulación y ejecución de acciones que ofrezcan un manejo ambiental adecuado. En esta categoría se incluyen las áreas del Sistema Nacional de Parques Nacionales Naturales y del norte del Pacífico. Esta zonificación, como se muestra en la Figura No.1 y en la Tabla No.1, reemplaza las establecidas en los Planes anteriores, determinando así la aptitud física y ambiental de los litorales y las tierras insulares para el desarrollo de nuevos proyectos, constituyéndose en uno de los criterios de análisis para evaluar las solicitudes de concesión portuaria por parte de los ministerios de Transporte y Medio Ambiente, sin llegar a ser ésta la única condición para rechazar una solicitud.

En las siguientes tablas se presenta una descripción detallada de las zonas, incluyendo sus características físicas, su actividad portuaria actual y potencial, así como las restricciones físicotécnicas y ambiental para nuevos desarrollos portuarios en las zonas portuarias definidas. Figura No.1 - Sectorización de Zonas Portuarias Puerto de Tercera Generación: Puerto que descansa sobre el mercadeo y el intercambio electrónico de datos, y cuya misión es la de convertirse en un centro logístico de distribución de cargas o en una plataforma de exportación/importación.

Puerto de Segunda Generación: es uno en torno al cual se desarrolla un área industrial que recibe la materia prima a través de aquél o que produce los productos que habrán de ser exportados.

Puerto de Primera Generación: Puerto tradicional que sirve tan solo como punto de transferencia de las mercancías de tierra al barco y viceversa.

IV. CONTRAPRESTACIONES Y TARIFAS

Se mantienen los lineamientos de política contemplados en el documento CONPES 2680 de 1993, reglamentado por el decreto 2688 de 1993, para el cálculo de contraprestación por uso y goce exclusivo y temporal de zonas de uso público (playas, zonas de bajamar y zonas accesorias). Los criterios sobre los cuales se apoyan estos lineamientos son: i) el costo de oportunidad del bien público; ii) las dimensiones óptimas de las facilidades de servicio público y privado; iii) las inversiones y los compromisos de modernización; iv) ofrecimiento del servicio público; y v) los costos de vigilancia ambiental.

De conformidad con los lineamientos contemplados en el artículo 30 del Decreto 101 de 2000, la Comisión de Regulación del Transporte – CRTR - es el organismo encargado de la regulación del sector en el marco de la política que establezca el Ministerio de Transporte. En particular, en los aspectos relacionados con la definición de las contraprestaciones¹⁸ que deben pagar quienes se beneficien con las concesiones o licencias portuarias, y con el establecimiento de las fórmulas y criterios para la directa, controlada o libre fijación de tarifas de operación del servicio portuario.

Así mismo, la Comisión de Regulación del Transporte, evaluará la gradualidad en los pagos anuales de las contraprestaciones, conservando el valor presente neto de la misma, de manera tal que se permita un mejor desempeño financiero de las concesiones.

V. MANEJO AMBIENTAL

El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, promoverá la adopción de las guías ambientales como procesos de gestión complementarios a lo consagrado en la legislación vigente¹⁹, con el objeto de prevenir y mitigar los impactos ambientales que genere el desarrollo del sector sobre los litorales.

En el tema ambiental, el estudio de “Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos” está orientado a las decisiones sobre la intervención en áreas, y no sobre proyectos específicos. Dependerá entonces, de las condiciones particulares de cada proyecto, el ajuste necesario a los Términos de Referencia para el manejo ambiental, que para el efecto han concertado los Ministerios de Transporte y Medio Ambiente.

VI. ESTRATEGIA NACIONAL PARA LA IMPLEMENTACION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78).

El convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques - MARPOL 73/78, busca evitar la contaminación del mar generada por los buques, ocasionada principalmente por el derrame de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales, aguas sucias, basuras, etc.

En 1998 un grupo de trabajo interinstitucional formuló la Estrategia Nacional para la implementación del MARPOL 73/78 cuyo objetivo es lograr la cabal implementación del convenio en Colombia mediante un esfuerzo interinstitucional oportuno y coordinado entre los Ministerios del Medio Ambiente, de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Comisión Colombiana del Océano y la Dirección General Marítima, entre otros.

En síntesis, la estrategia desarrollada por Grupo Nacional de Trabajo para la Implementación del MARPOL 73/78 (Ministerio de Defensa Nacional - DIMAR, Ministerio de Transporte, Ministerio del Medio Ambiente, Superintendencia de Puertos y Transporte, Comisión Colombiana del Océano), hace énfasis en la capacitación en los aspectos relacionados con el ordenamiento legal y del fortalecimiento institucional y técnico. Sus principales propósitos son: i) fortalecer el nivel de capacitación del personal en los aspectos técnicos y legales de la implementación y cumplimiento del MARPOL 73/78; e ii) identificar, llenar los vacíos legales y eliminar las posibles colisiones de competencias entre las entidades.

A efectos de cumplir con los compromisos adquiridos con la Organización Marítima Internacional, en Colombia ya se inició la construcción y operación de instalaciones para la recepción de los desechos provenientes de los buques por parte de algunas Sociedades Portuarias.

VII. ASPECTOS ADICIONALES RELEVANTES AL PLAN DE EXPANSION PORTUARIA.

Durante el estudio y desarrollo del Plan de Expansión Portuaria 2002-2003, se detectaron los siguientes aspectos:

- Dentro de los procesos de solicitudes de concesiones NO PORTUARIAS para uso y goce exclusivo y temporal de playas y zonas de uso público adyacentes a las mismas, la DIMAR solicita a los concesionarios la certificación sobre el estado actual del terreno para desarrollos portuarios, certificaciones que carecen de reglamentación dentro del marco institucional del modo marítimo y portuario.
- El uso de los muelles turísticos, como infraestructura propia del sector transporte por donde se movilizan personas y carga, carece de una reglamentación clara de

las competencias entre las autoridades afines al tema. Se resalta el no cumplimiento a lo establecido en las Leyes 336/96, 300/96 y 361/9720. La reglamentación de los aspectos mencionados facilitará y fortalecerá el desarrollo del modo marítimo-portuario, en condiciones de mayor claridad.

VIII. CONCLUSION

Las políticas desarrolladas en el presente documento se orientan a la planificación y el desarrollo de las actividades portuarias y marítimas en los puertos. Se busca con esto, orientar las inversiones públicas y estimular las privadas hacia el fortalecimiento de la competitividad comercial; sectorizar las zonas de los litorales Colombianos, acorde con sus aptitudes físicas y ambientales, y de esta manera racionalizar el uso de la infraestructura portuaria garantizando la prestación del servicio portuario.

IX. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Medio Ambiente y el

Departamento Nacional de Planeación, recomiendan al CONPES:

1. Aprobar el Plan de Expansión Portuaria para el período 2002-2003 contenido en este documento y solicitar al Ministerio de Transporte adelantar los trámites necesarios para la expedición del decreto reglamentario, acorde con lo establecido en la Ley 01 de 1991.

2. Delegar al Ministerio de Transporte adelantar las siguientes acciones, contenidas en el Plan de Expansión Portuaria 2002 - 2003:

a. Adoptar la sectorización de las zonas de manejo para actividades portuarias de acuerdo con las aptitudes físicas y ambientales para el desarrollo portuario.

b. Implementar el Plan Integral de Ordenamiento Portuario, presentado como resultado del Estudio de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los litorales Colombianos.

c. Diseñar una herramienta de seguimiento del estado de la infraestructura portuaria.

d. Reglamentar el procedimiento de reversión de las instalaciones portuarias concesionadas, construidas en las zonas de uso público, y los inmuebles que hagan parte de ellas, de tal forma que se garantice la prestación del servicio portuario durante este proceso.

e. Revisar los coeficientes de captura de los ingresos brutos de las concesiones empleados en la metodología vigente para cálculo de la contraprestación.

f. Conjuntamente con el Ministerio del Medio Ambiente, divulgar los Términos de Referencia Genéricos para las actividades del subsector portuario, con el objeto de agilizar los trámites relacionados con la expedición de permisos ambientales.

g. En coordinación con la DIMAR, adelantar las acciones de divulgación y los planes para la implementación de la Estrategia Nacional para la aplicación Convenio MARPOL 73/78.

h. Divulgar, en conjunto con los Ministerios de Desarrollo Económico y Medio Ambiente, el Plan de Expansión Portuaria aprobado para el presente bienio, con el propósito de hacerlo compatible con los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios.

i. Reglamentar las certificaciones requeridas para tramitar las solicitudes de concesión NO PORTUARIA, para uso y goce exclusivo y temporal de playas y zonas de uso público adyacentes a las mismas.

j. En coordinación con las autoridades competentes, reglamentará lo relacionado con los muelles turísticos, definidos por ley como infraestructura propia del sector

transporte.

k. Adelantar las acciones necesarias con el fin de definir la jurisdicción y las competencias sobre el Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla y la infraestructura portuaria en el río Magdalena.

3. Recomendar a Cormagdalena, con el apoyo técnico del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, adelantar la contratación de los estudios técnicos necesarios para garantizar la navegabilidad del río Magdalena y en especial los relativos al tramo comprendido entre el puente Laureano Gómez (Puente Pumarejo) y su desembocadura en Bocas de Ceniza.

Notas al pie

1 En cumplimiento a lo determinado en el Artículo 2° de la Ley 01 de 1991.

2 Documentos Conpes 2992 de 1998 y 2839 de 1996

3 Consorcio Incoplan – Parsons, noviembre de 1999.

4 Ley de la República 489 de diciembre 29 de 1998 por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

5 De acuerdo con lo determinado en el artículo 4 de la ley 01 de 1991.

6 Conpes 2992 de marzo de 1998, Conpes 2839 de febrero de 1996, Conpes 2680 de noviembre de 1993.

7 Ley 105 de 1993, artículo 3 numeral 8. Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

8 Con la ejecución de los recursos de la partida programada para el 2002, el costo total de las obras en el canal de Buenaventura es de \$8.128 millones.

9 Factibilidad técnica y económica para la profundización del Canal de Acceso a los terminales portuarios de Barranquilla, Universidad del Norte, Haskoning B.V., 1997.

10 Consorcio Incoplan – Parsons. Estudio Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos, noviembre de 1999.

11 Enmarcada dentro de la política consignada en el documento Conpes 3146 del 20 de diciembre de 2001.

12 Interacciones conflictivas: 1. Utilización competitiva del espacio costero y marino. 2. Impacto ambiental de usos múltiples y modificación de los procesos costeros. 3. Contaminación. 4. Interferencia entre distintas actividades de revertir esta infraestructura a los entes ejecutores concedentes. En este sentido, el Ministerio de Transporte deberá desarrollar la reglamentación necesaria y aplicarla oportunamente, para asegurar la prestación continua del servicio portuario en las instalaciones de servicio público. 5. Inadecuada legislación. Consorcio Incoplan – Parsons. Estudio Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos, noviembre de 1999.

13 Consorcio Iconplan – Parsons, Estudio Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos noviembre de 1999.

14 La sectorización se desarrolló con base en la evaluación las zonas de acuerdo a sus aptitudes ambientales y técnicas, basándose en la caracterización ambiental, el inventario de la infraestructura portuaria actual, la caracterización del servicio de transporte marítimo y terrestre y la proyección y distribución de la carga.

15 Definida mediante el Artículo 5 de la Ley 01 de 1991

16 Clasificación de Puertos: distribución para importación y exportación, o tienen potencialidad para desarrollarlos en este sentido.

18 Valor definido "... con base en la metodología señalada en los Planes de Expansión Portuaria...". (Decreto 101 de 2000, Artículo 30, Numeral 18)

19 Ley 99 de 1993 - Ley del Medio Ambiente, Decreto 1753 de 1994 – Reglamento sobre licencias ambientales, Resolución 655 de 1996 del Ministerio del Medio Ambiente, reglamenta el Decreto 1753 de 1994.

20 Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte. Ley 300 de 1996, Ley de Turismo.

Ley 361 de 1997, Ley de integración social de las personas con limitación.

(Documento 17)

IV. Doctrina

A. Reseña histórica de los Puertos Colombianos

	CONTENIDO DE INTERÉS
NICHOLS, THEODORE E. Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena Santa Marta y Barranquilla. Biblioteca Banco Popular, 1973.	<p>I. EL FERROCARRIL DE BOLIVAR- Barranquilla.</p> <p>La primera de las tres líneas de la costa que se construyó fue la conexión entre Barranquilla y Puertos Colombia. Empezada en 1869, treinta y nueve años después de que Stphenson inauguro la primera línea en Inglaterra y el mismo año en que se completó el primer ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, esta vía férrea, la primera en lo que es hoy la Republica de Colombia, solo vino a terminarse en 1888. Se ideó como una solución al problema de Bocas de Ceniza, ya que los barcos marítimos no requerirían en el futuro el cruce de los obstáculos en las bocas, en vista de la posibilidad del ferrocarril de transportar la carga desde el mar hasta el puerto fluvial. (Pág.113)</p> <hr/> <p>Mientras sucedieron estos cambios y estas polémicas, se inicio la construcción de la vía férrea. Se le dio luz verde a Hoenigsberg, Wessels y compañía para que iniciaran los trabajos mientras que se llegaba a un arreglo definitivo sobre los aspectos legales y dicha compañía procedió a iniciar las obras, en base a un contrato, el 28 de octubre de 1868 (Pág. 114)</p> <p>El cónsul de Estados Unidos en Sabanilla envió varios informes optimistas, reiterando su convicción d que el ferrocarril contribuiría al crecimiento de Barranquilla y Sabanilla auque posiblemente a expensas de Santa Marta. Hoenigsberg, Wessels y compañía completo el primer tramo del ferrocarril, aquel que iba desde Barranquilla hasta Salgar sobre la bahía de Sabanilla el 1º de enero de 1870 a un costo de 606.573 pesos, o sea, 6.573 pesos mas de la suma que el gobierno había garantizado con intereses del 7 por ciento. En el primer semestre de 1871 la compañía había gastado 20.844 pesos más de lo estipulado pero estas perdidas fueron disminuyendo con el transcurso de los meses, hasta que en 1874 las entradas compensaban los gastos e intereses, dejándole un pequeño margen de ganancia a la compañía. Más tarde se afirmo que las únicas líneas en territorio colombiano que no habían arrojado pérdidas desastrosas para los inversionistas y el tesoro habían sido el ferrocarril de Bolívar y el de Panamá (Pág. 115)</p> <p>Posteriormente fueron aprobadas otras leyes sobre la prolongación del ferrocarril pero pasaron los meses y los años sin que jamás se convirtiera en realidad. Finalmente, en 1875, el gobierno nacional adquirió el ferrocarril de Bolívar y sus propiedades por la suma de 600.000 pesos. Años después, el gobierno se enteraba de que la compañía no había invertido sino la suma de 250.000 pesos en gastos de construcción hasta la fecha en que se efectuó la adquisición por parte del gobierno. (Pág. 115)</p> <p>A finales de 1879 el administrador de aduanas de Barranquilla recibía autorización del presidente Julián Trujillo, para celebrar un contrato con francisco Javier Cisneros, ciudadano americano, nacido en Cuba, que ya ha sido mencionado en este relato, para estudiar la prolongación del ferrocarril hasta un punto donde la bahía fuese mas profunda dentro de la bahía de Sabanilla. (Pág.116)</p>

	<p>El Congreso y los funcionarios de la rama ejecutiva del Gobierno discutían los posibles meritos de dar en arrendamiento la línea de ferrocarril, alegando que los costos del sistema mixto de ferrocarril y remolcadores y planchones, eran muy altos, y que cada vez se hacia mas necesaria la prolongación de la vía férrea por lo menos hasta Puerto Belillo. En ese sentido se hacia la observación de que el ferrocarril adquiriría mayor importancia ya que Bocas de Ceniza nuevamente presentaban obstáculos infranqueables para la navegación. Finalmente, se acordó arrendar el ferrocarril mediante una licitación que le fue adjudicada el 1º de Junio de 1883n a Luis G. Rivas por la suma de 30.650 pesos anuales.</p> <p>Con el arrendamiento de la línea férrea toco a su término un periodo de pésima administración gubernamental, que según el ministro de fomento había convertido el ferrocarril en un asilo de los más ineptos parásitos.</p> <p>Pero parece que el gobierno tampoco estaba satisfecho con los resultados del contrato de arrendamiento, pues el paso siguiente fue ponerlo en venta, no sin antes cancelar el contrato de construcción de la prolongación de la línea que tenia el gobierno con Jorge Holguín. Mediante un contrato de 5 de Julio de 1884 el ferrocarril, con todas sus instalaciones y aditamentos, pasaba a manos de Carlos Uribe por 600.000 pesos, adquiriendo este último la obligación de prolongar la vía hasta Puerto Belillo, donde también debía construir un malecón de hierro. El contrato disponía que el señor Uribe prestaría un servicio con cinco trenes diarios. En poco tiempo Uribe corrió la misma suerte que tantos de sus antecesores en este tipo de empresa y el famoso Francisco Javier Cisneros tomo posesión del ferrocarril bajo condiciones análogas a las anteriores (Pág.118).</p> <p>Mientras tanto el intrépido Cisneros considero oportuno desembarazarse del ferrocarril que le fue vendido en su totalidad a una firma inglesa por 100.000 libras esterlinas en el año de 1887. La nueva compañía, la Barranquilla Railroad and Pier Company habia sido constituida con un mes de anterioridad en Londres con un capital de 200.000 libras esterlinas. Las negociaciones no quedaron legalizadas sino hasta el 4 de junio de 1888, cuando el ministro de hacienda dio finalmente su aprobación. Cisneros conservo ciertos intereses en el ferrocarril, por lo menos hasta el punto de permanecer en Barranquilla como representante de la nueva compañía.</p> <p>Ya para entonces el ferrocarril se encontraba en mal estado por deterioro generalizado y por daños causados por el mar, y la compañía recibió permiso en julio de 1888 para cambiar la ruta y construir otro malecón en un lugar diferente de la bahía de Sabanilla, para así poder proceder a los trabajos que tenían que adelantar. El malecón debía colocarse en puerto Cupino, hacia el suroeste sobre el continente, cuyo nombre paso a ser Puerto Colombia, por solicitud de la compañía misma. A finales de 1888 se había extendido la vía hasta Puerto Colombia, alrededor de 56 kilómetros mas allá de Salgar, donde ya habían sido construidas las instalaciones y el malecón. Así pues nació Puerto Colombia que durante tantos años habría de ser el principal puerto marítimo de la nación. (Pág. 119)</p> <p><i>(Documento 18)</i></p>
<p>BANCO MUNDIAL Informe de evaluación Colombia.</p>	<p>El subsector de puertos. La empresa portuaria y la operación de los puertos públicos.</p> <p>“La Empresa Puertos de Colombia-COLPUERTOS- fue creada en 1959 como entidad publica a cargo de la administración de los puertos públicos del país y de la supervisión y regulación de los muelles privados ubicados en la vecindad de los</p>

<p>Proyecto de restauración de puertos. Informe No. 5530b.CO Octubre 24 de 1985.</p>	<p>puertos colombianos del Atlántico. COLPUERTOS no tiene jurisdicción sobre los puertos privados de Turbo (Administrados por la Federación Nacional de Bananeros) ni puerto Bolívar (administrado por la Empresa Colombiana de minas). Pues ambos están regulados y supervisados directamente por el Gobierno. En 1975 COLPUERTOS se transformo en una empresa comercial e industrial de propiedad estatal, bajo la jurisdicción del Ministerio de Obras Publicas y Transporte, con autonomía financiera y administrativa. Esta entidad esta dirigida por una junta de directores que esta a cargo de los asuntos generales de política a nivel nacional y un gerente general que desempeña funciones de administración ejecutiva. Cada puerto tiene su propia junta y su propio director, con las funciones correspondientes a nivel local. La oficina central esta a cargo de los asuntos relacionados con la política, presupuesto, desarrollo e inversiones, en tanto que cada puerto es responsable de sus propias operaciones y administración.”</p> <p>Las relaciones entre COLPUERTOS y sus trabajadores están reguladas por convenios laborales colectivos negociados periódicamente entre la Empresa y los sindicatos de obreros portuarios. Estos contratos colectivos tienen obligatoriedad legal y sus condiciones y disposiciones prevalecen sobre las leyes nacionales sobre el trabajo, que establecen las condiciones mínimas que deben cumplir los contratos laborales (salarios mínimos y beneficios) y dejan a las partes en libertad para negociar condiciones que excedan de los requisitos mínimos. Una vez formalizados, los contratos de trabajo colectivos solo pueden ser enmendados mediante un acuerdo entre las partes y, como último recurso, mediante decisión de un tribunal de arbitraje tripartito en el cual estén representadas ambas partes y el Gobierno.</p> <p>Los cuatro puertos públicos principales en Colombia son Buenaventura en el Pacifico y Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en la costa del Caribe. Los cuatro puertos son fundamentalmente terminales para carga general, aunque Buenaventura y Santa Marta tienen instalaciones para el manejo y almacenamiento de carga a granel. Los terminales portuarios proveen servicios de practicaje, remolque, aprovisionamiento de combustible, estiba, manejo de la carga en tierra, lanchaje y almacenamiento.</p> <p>Buenaventura es el puerto principal sobre el Pacifico y también el puerto publico mas grande de agua profunda y con instalaciones para contenedores. Esta situado en una zona tropical caracterizada por fuertes lluvias, lo que interfiere con las operaciones portuarias. Las instalaciones de su terminal abarcan una superficie de 1.175.000 m2. sus trece fondeaderos (puestos de atraque), que totalizan 2.150 metros, tienen protección natural y un calado de hasta diez metros. Además de diez bodegas, el terminal cuenta con instalaciones especiales para cereales (silos con capacidad para 32.000 toneladas), azúcar y líquidos a granel. El tráfico portuario no interfiere con la ciudad y el acceso a la zona del puerto es adecuado, aunque las posibilidades de expansión física en el futuro son limitadas. El terminal esta conectado con el interior por ferrocarril y carretera y, junto con el cabotaje, atiende a toda la parte oeste del país.</p> <p>Buenaventura compite con los terminales de la costa del Caribe por la carga marítima cuyo origen o destino es la zona metropolitana de Bogota. Todo el azúcar, la melaza, una parte considerable del café exportado y la mayor parte de las importaciones provenientes del Lejano Oriente pasan por Buenaventura. En 1984 pasaron por este puerto casi 2.1 millones de toneladas de flete, que equivalen al 55% del total que pasó por los puertos públicos.</p> <p>Cartagena, puerto natural con la mejor ubicación en la costa del Caribe, es el</p>
--	---

segundo puerto de Colombia en lo que respecta a contenedores y una escala favorita de los cruceros. El interior (*Hinterland*) de Cartagena comprende la importante región agrícola e industrial de Medellín, en el Departamento de Antioquia. El puerto esta unido al interior por carretera, aire y vías navegable, a través del Canal del Dique, hasta el río Magdalena. Las instalaciones portuarias cubren una superficie de 289.000 m² e incluyen cinco puestos de atraque de agua profunda y dos zonas de atraque para embarque y desembarque por propulsión propia (*Ro-Ro*) de barcos más pequeños, que abarcan 1.218 metros; el puerto tiene un calado de hasta diez metros y medio a lo largo de los muelles. El puerto tiene cierto margen de expansión física, aunque el acceso a el es a través de las calles de la ciudad. También se pueden crear otras zonas portuarias en otras partes de la bahía. En 1984 se desplazaron a través de Cartagena 800.000 toneladas, que equivalen al 21% de la carga total que paso por los puertos públicos.

El puerto de Barranquilla esta situado en el estuario del rio Magdalena y esencialmente es un puerto regional fluvial de agua profunda. Atiende principalmente a la ciudad de Barranquilla y su zona de influencia, con cierta cantidad de trasbordo de carga para transporte aguas arriba. El puerto esta conectado con el interior por carretera, el río y el transporte aéreo. Las instalaciones del puerto público abarcan una superficie de 1.030.000 m². Barranquilla tiene seis muelles con 1.058 metros y un amarradero para naves fluviales. Aunque a lo largo de los muelles el calado es de hasta diez metros, Barranquilla es el puerto público que tiene los problemas mas graves de sedimentación y dragado. La ampliación física de las instalaciones portuarias es posible, aunque no esta prevista. Los caminos de acceso al terminal aéreo son adecuados. En 1984 pasaron por Barranquilla 480.000 toneladas de carga, que equivalen al 12% de la carga total que pasa por los puertos públicos.

El puerto de Santa Marta esta situado en una bahía natural de agua profunda sobre la costa del Caribe. El puerto ocupa una superficie de 133.000 m². Tiene cinco muelles que abarcan 1.300 metros y la bahía tiene un calado de hasta quince metros. Si bien el terminal tiene cuatro bodegas y equipo mecanizado para el descargue de cereales (silos con una capacidad de 32.000 toneladas), estas son de poca utilidad para los barcos que descargan debido a la baja capacidad de descargue del transportador. Las posibilidades de ampliación física son limitadas. El acceso a la zona portuaria por carretera es en su mayor parte a través de las principales calles de la ciudad, lo que a veces causa congestión. El puerto esta unido al interior por carretera, aire y ferrocarril. El acceso del ferrocarril al terminal es adecuado, pero la falta de instalaciones de clasificación obstaculiza el tráfico en la zona del puerto. En 1984 pasaron por Santa Marta 490.000 toneladas de carga, que equivalen al 12% del total correspondiente a los puertos públicos.

La carga marítima que pasa por los principales puertos públicos de Colombia aumento rápidamente al final de la década de 1970 y alcanzo su punto máximo de 4.9 millones de toneladas en 1980. Debido a la disminución de las exportaciones —causada principalmente por la disminución de la demanda mundial de algunos productos agrícolas de exportación de Colombia— a la desviación de las exportaciones de carbón hacia un puerto privado y a la disminución de las importaciones provocada por las restricciones de la balanza de pago, la carga que paso por los puertos públicos disminuyo a 3.9 millones de toneladas en 1984. Se espera que esta tendencia se invierta, dado que las perspectivas de crecimiento económico han mejorado, y según los pronósticos el trafico de estos puertos aumentara a una tasa media del 1.8% anual durante el periodo 1985-90 (Cuadro

2.2). Se prevé que el mayor aumento de tráfico se producirá en Santa Marta (7.6%), en tanto que se estima que en Buenaventura se mantendrán los niveles actuales y que la disminución de la carga a granel quedara contrarrestada por el aumento de la carga general (Anexo 1).

COLPUERTOS

Es una empresa con independencia financiera y no recibe apoyo presupuestario del gobierno. La mayor parte de sus ingresos provienen de cargos por los servicios proporcionados por los terminales de los puertos públicos y una pequeña parte corresponde a cargos (un cargo ad valorem sobre los bienes comercializados) cobrado a los muelles privados. La oficina central utiliza los fondos provenientes de los cargos a los muelles privados más un 20% de los ingresos generados por los terminales públicos para financiar sus gastos administrativos, inversiones de capital en la sede y en los puertos, y el servicio de la deuda. Cada terminal retiene el 80% de sus ingresos para cubrir el costo de sus operaciones (Anexo 2)

Relaciones laborales

Con el transcurso de los años, hasta 1983, la situación institucional y financiera de COLPUERTOS se deterioro pronunciadamente debido a que se combinaron varios factores. En primer lugar, la administración de COLPUERTOS se había debilitado, en general, por una excesiva interferencia política que causó una gran rotación de personal que ocupaba los cargos administrativos superiores y esto, a su vez, contribuyó a la falta de continuidad y de objetivos institucionales claros. En segundo lugar, influyentes sindicatos obreros portuarios (uno en cada puerto y tres en Barranquilla) adquirieron un control cada vez mayor de la asignación de obreros y equipo en los terminales portuarios con el correr del tiempo y crearon una situación de gran exceso de personal y remuneración poco realistas. En tercer lugar, las obligaciones de COLPUERTOS por concepto de pago de pensiones a los jubilados, que son pagadas enteramente por COLPUERTOS con recursos provenientes de las operaciones, sin que haya ninguna reserva para su financiamiento, se han transformado en una carga intolerable para la empresa. Finalmente, dado que la administración se ha concentrado en asuntos de corto plazo, lo que ha ido unido a un deterioro financiero constante y a frecuentes problemas laborales, la planificación a largo plazo ha sido deficiente y con esto se ha debilitado la capacidad operacional de COLPUERTOS.

No obstante, hacia finales de 1982, en un esfuerzo por invertir estas tendencias, funcionarios administrativos firmes asumieron la dirección de COLPUERTOS y comenzaron a aplicar, con el respaldo del gobierno, una serie de medidas correctivas destinadas a recuperar el control de las operaciones en los terminales y a reducir los costos excesivos Anexo 3). Se logró un progreso considerable en la negociación de convenios de trabajo nuevos y más sostenibles y también que los sindicatos laborales hicieran importantes concesiones respecto a la vinculación del pago con la productividad. El personal se redujo en un 23%, a 9.411 empleados (mediante el sistema de inducir a los empleados a que se fueran y no reemplazarlos, unido a la congelación de la contratación) Las medidas adoptadas hasta la fecha por la administración de COLPUERTOS para reducir los costos han surtido un gran efecto en la situación financiera de la empresa, que pasó de pérdidas de operación casi endémicas de 1979-82 al primer superávit de operación de su historia en 1983"

COLPUERTOS y el Gobierno están empeñados en continuar sus esfuerzos por

racionalizar la remuneración de los trabajadores, relacionando el pago con la productividad en los futuros convenios de trabajo. La intención de hacer esto esta expresada en la carta de presentación presentada por COLPUERTOS el 31 de julio de 1985, en la cual indica sus políticas laborales aprobadas por el Consejo Nacional de Política Económica y Social. Las metas relativas a una nueva reducción de personal mediante el sistema de no reemplazar a los empleados que se vayan, que se acordarían con COLPUERTOS en las negociaciones, quedarían ratificadas mediante una carta que se firmaría simultáneamente con el convenio de préstamo. (Pág. 6-10)

EL PROYECTO

Con el proyecto propuesto se financiaría en parte el plan de inversiones de COLPUERTOS para 1985-88, que fue preparado con asistencia del Banco. El proyecto se basa en análisis detallados de la organización de COLPUERTOS, de sus practicas administrativas y operacionales, de su capacidad técnica y situación financiera, seguidos de un examen detallado de la situación actual de la infraestructura y equipo existentes en los puertos del proyecto.

DESCRIPCION.

El proyecto propuesto comprende los siguientes componentes en los cuatro puertos:

- a) Obras civiles para la restauración de la infraestructura existente, que comprende muelles, zonas de almacenamiento y servicios públicos;
- b) Equipo para carga general y contenedores, talleres, equipo de adiestramiento y computación, remolcadores, y
- c) Servicios profesionales para asistencia técnica, ingeniería, supervisión de construcción, estudios y adiestramiento.

Las obras civiles del proyecto propuesto se relacionarían con la reparación y construcción de unos 1.250, 340, y 970 metros de muelle en los puertos de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, respectivamente; la pavimentación y repavimentación de aproximadamente 63.000 y 39.000 m² – incluidas las obras que se necesitan para los servicios públicos- en Buenaventura y Cartagena, respectivamente; la construcción de unos 15.000 m² de techo en Buenaventura; 7.600 m² de cobertizos a fin de reemplazar los antiguos que hay que demoler en Cartagena , y la adquisición e instalación de centrales eléctricas de emergencia en todos los puertos del proyecto. Se han completado los estudios técnicos correspondientes a los elementos descritos; las estimaciones del costo de todas las obras civiles se basan en los diseños estructurales definitivos.

Eel proyecto propuesto comprende una estrategia general para mejorar la productividad portuaria sobre la base de la restauración de instalaciones existentes, la adquisición de equipo para el manejo de carga pesada y de contenedores, asistencia técnica para mejorar las operaciones portuarias y un programa de capacitación.

Aumento de productividad con el proyecto respecto
A los niveles de 1984.

		1987	1988	1991
Buenaventura	Carga general	7	14	22
	Contenedores	16	33	33
Cartagena	Carga general	7	13	20
	Contenedores	16	33	33
Barranquilla	Carga general	5	11	17

	Contenedores	25	50	50
Santa Marta	Carga general	6	13	19
	Contenedores	2	50	50
Carga general en toneladas/hora/cuadrilla; Contenedores/hora (Pág. 17)				
El costo del proyecto, incluida una asignación para imprevistos y tomando como base los precios de septiembre de 1985, se estima en US \$ 60 millones, de los cuales US \$ 42.8 millones serian gastos en divisas que se financiarían con el préstamo del Banco. (Pág.18)				
Durante la negociación se llegó a los siguientes acuerdos a fin de fortalecer la capacidad financiera de COLPUERTOS:				
El 31 de marzo de 1987, y por lo menos una vez al año a partir de entonces, COLPUERTOS efectuara un inventario de sus activos fijos y los revalorará ; (Pág. 20)				
El estado de ingresos de COLPUERTOS correspondiente al periodo 1980-1984 se resume a continuación y se detalla en el Cuadro 1 del Anexo 2. Desde 1978 hasta 1982 COLPUERTOS registró perdidas continuamente y hacia el final de Diciembre de 1982 las perdidas acumuladas ascendían a \$Col 6.950 millones (US \$ 98,9 millones). Aparte de que los aumentos de las tarifas fueron insuficientes y de que esto estuvo unido durante 1980-82 a una reducción del volumen de carga, los costos de personal aumentaron considerablemente debido a las negociaciones con sindicatos laborales de gran poder político. A finales de 1982 una nueva administración puso en práctica un plan de medidas destinadas a reducir esos costos excesivos. Como resultado de ese plan, en 1983 el costo de personal se redujo en aproximadamente 31% en términos reales. Durante el mismo periodo el personal de COLPUERTOS también disminuyó en un 16%. En consecuencia, tras un periodo de pérdidas de operación casi endémicas, en 1983 COLPUERTOS generó por primera vez utilidades de operación considerables, que ascendieron a \$Col 2.240 millones (US \$ 25,2 millones). Debido a nuevas reducciones de personal los resultados de las operaciones de COLPUERTOS mejoraron ligeramente en 1984 en comparación con 1983, pese a que el volumen de carga disminuyó en un 6%.(Pág. 21)				
Con anterioridad a las negociaciones se adoptaron las siguientes medidas para aliviar la carga de COLPUERTOS por concepto de jubilaciones, llegar a una solución permanente y estable para proteger las jubilaciones de los empleados u jubilados de COLPUERTOS y para adoptar políticas apropiadas de administración de personal:				
a) En febrero de 1985 COLPUERTOS contrato actuarios para cuantificar las obligaciones futuras totales que existían a Diciembre de 1984 por concepto de jubilaciones.				
b) En julio de 1985 el gobierno presento al Banco una carta de representación en la cual le informó que había sometido a la consideración del Congreso, en esa misma fecha, un proyecto de ley mediante el cual se crearía un fondo de jubilaciones a los empleados y jubilados de COLPUERTOS y que se financiaría con aportes de COLPUERTOS, sus beneficiarios y, durante el periodo de capitalización, el Gobierno. Dentro del fondo de jubilación propuesto, las condiciones de los beneficios serian semejantes a las que establecen las leyes en vigor. La estrategia propuesta para la creación de un nuevo fondo de jubilación se describe con mayores detalles en párrafo 3.32 c) y d). (Pág.22)				
El estado de ingresos de COLPUERTOS correspondiente al periodo 1980-1984				

se resume a continuación y se detalla en el Cuadro 1 del Anexo 2. Desde 1978 hasta 1982 COLPUERTOS registró pérdidas continuamente y hacia el final de Diciembre de 1982 las pérdidas acumuladas ascendían a \$Col 6.950 millones (US \$ 98,9 millones). Aparte de que los aumentos de las tarifas fueron insuficientes y de que esto estuvo unido durante 1980-82 a una reducción del volumen de carga, los costos de personal aumentaron considerablemente debido a las negociaciones con sindicatos laborales de gran poder político. A finales de 1982 una nueva administración puso en práctica un plan de medidas destinadas a reducir esos costos excesivos. Como resultado de ese plan, en 1983 el costo de personal se redujo en aproximadamente 31% en términos reales. Durante el mismo periodo el personal de COLPUERTOS también disminuyó en un 16%. En consecuencia, tras un periodo de pérdidas de operación casi endémicas, en 1983 COLPUERTOS generó por primera vez utilidades de operación considerables, que ascendieron a \$Col 2.240 millones (US \$ 25,2 millones). Debido a nuevas reducciones de personal los resultados de las operaciones de COLPUERTOS mejoraron ligeramente en 1984 en comparación con 1983, pese a que el volumen de carga disminuyó en un 6%.

Con anterioridad a las negociaciones se adoptaron las siguientes medidas para aliviar la carga de COLPUERTOS por concepto de jubilaciones, llegar a una solución permanente y estable para proteger las jubilaciones de los empleados u jubilados de COLPUERTOS y para adoptar políticas apropiadas de administración de personal:

- c) En febrero de 1985 COLPUERTOS contrató actuarios para cuantificar las obligaciones futuras totales que existían a Diciembre de 1984 por concepto de jubilaciones.
- d) En julio de 1985 el gobierno presentó al Banco una carta de representación en la cual le informo que había sometido a la consideración del Congreso, en esa misma fecha, un proyecto de ley mediante el cual se crearía un fondo de jubilaciones a los empleados y jubilados de COLPUERTOS y que se financiaría con aportes de COLPUERTOS, sus beneficiarios y, durante el periodo de capitalización, el Gobierno. Dentro del fondo de jubilación propuesto, las condiciones de los beneficios serían semejantes a las que establecen las leyes en vigor. La estrategia propuesta para la creación de un nuevo fondo de jubilación se describe con mayores detalles en párrafo 3.32 c) y d).

El estado de ingresos de COLPUERTOS correspondiente al periodo 1980-1984 se resume a continuación y se detalla en el Cuadro 1 del Anexo 2. Desde 1978 hasta 1982 COLPUERTOS registró pérdidas continuamente y hacia el final de Diciembre de 1982 las pérdidas acumuladas ascendían a \$Col 6.950 millones (US \$ 98,9 millones). Aparte de que los aumentos de las tarifas fueron insuficientes y de que esto estuvo unido durante 1980-82 a una reducción del volumen de carga, los costos de personal aumentaron considerablemente debido a las negociaciones con sindicatos laborales de gran poder político. A finales de 1982 una nueva administración puso en práctica un plan de medidas destinadas a reducir esos costos excesivos. Como resultado de ese plan, en 1983 el costo de personal se redujo en aproximadamente 31% en términos reales. Durante el mismo periodo el personal de COLPUERTOS también disminuyó en un 16%. En consecuencia, tras un periodo de pérdidas de operación casi endémicas, en 1983 COLPUERTOS generó por primera vez utilidades de operación considerables, que ascendieron a \$Col 2.240 millones (US \$ 25,2 millones). Debido a nuevas reducciones de personal los resultados de las operaciones de COLPUERTOS mejoraron

	<p>ligeramente en 1984 en comparación con 1983, pese a que el volumen de carga disminuyó en un 6%.</p> <p>Los estados de fuentes y usos de los fondos correspondientes a 1981-84 se presenta en el cuadro 3 del Anexo 2. La característica mas sobresaliente es la considerable disminución del capital de trabajo durante el periodo 1981-82, debido a que los ingresos de COLPUERTOS fueron insuficientes para cubrir los gastos cada vez mayores y esto se tradujo en una gran cantidad de pagos en mora correspondientes a deudas con empleados y proveedores.</p> <p>Las proyecciones de las fuentes y usos del fondo correspondientes a 1985-90 (Cuadro 6 del Anexo 2) indican que COLPUERTOS después de cubrir todos sus gastos de operación en efectivo generaría los fondos de contrapartida necesarios para el proyecto y podría efectuar aportes especiales anuales al fondo de jubilación independiente por una suma equivalente a \$Col. 6.000 millones a precios constantes de 1986. Las proyecciones del balance de COLPUERTOS para 1985-90 (cuadro 5 de Anexo 2) indican un mejoramiento continuo de la situación de la Empresa en cuanto a capital, debido a las utilidades proyectadas, y que esta situación se tornaría positiva hacia 1986. La reevaluación de los activos fijos, que se efectuaría durante el periodo del proyecto, contribuiría a incrementar el capital de COLPUERTOS.</p> <p>Durante las negociaciones se llego a los siguientes acuerdos respecto a la viabilidad financiera de COLPUERTOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Para determinar las necesidades de financiamiento del nuevo fondo de jubilación, además de los estudios actuariales mencionados en el párrafo 3.24 a) COLPUERTOS actualizaría regularmente sus registros y cualquier otra información sobre su fondo de jubilación y demás obligaciones conexas para que esto sirviera de base, dada la estructura de los beneficios acordada, para definir la proporción optima de financiamiento que ha de provenir de las diversas fuentes, así como la frecuencia del financiamiento necesario; b) En caso de que el fondo de jubilación a que se refiere el proyecto de ley mencionado en el párrafo 3.24 b) no se cree oportunamente, COLOPUERTOS y el Gobierno tomarían, a mas tardar el 30 de junio de 1986, disposiciones que el Banco considerara satisfactorias para establecer otros mecanismos que permitan que la contribución de COLPUERTOS a los beneficios de jubilación no excedan del monto que habría tenido que aportar si la ley se hubiera promulgado; c) A mas tardar el 31 de Diciembre de 1987 COLPUERTOS llevaría a cabo un estudio sobre la nacionalización del personal, tomando en cuenta la política declarada de COLPUERTOS respecto a la asignación de trabajadores que requieran las operaciones y pronostico de carga y, poco tiempo después de su terminación, pondría en practica las conclusiones y recomendaciones de dicho estudio; d) COLPUERTOS se obtendría de contratar personal nuevo hasta que lograra, mediante el sistema de no reemplazar a los empleados que se van, una reducción de personal hasta el punto en que este se sitúe en un nivel que ha de especificarse en el estudio de nacionalización del personal mencionado en el punto c). (Pág. 26) <p>Durante las negociaciones, COLPUERTOS y el Gobierno llegaron a un acuerdo respecto a lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Establecer un comité técnico con representantes del MOPT, el DNP y COLPUERTOS para la supervisión y coordinación del estudio de factibilidad de la ampliación de los puertos de la costa del Pacifico y los demás estudios
--	--

	<p>que sean de responsabilidad de COLPUERTOS (párrafo 3.17)</p> <p>b) Hacia el 30 de junio de 1988, basándose en los resultados de los estudios sobre contabilidad de costos, COLPUERTOS reestructurara las tarifas de modo que estas reflejen el costo de los servicios proporcionados (párrafo 3.21 c)).</p> <p>c) A mas tardar el 30 de junio de 1987, llevar a la practica las recomendaciones del estudio sobre los servicios de dragado que se necesitan, incluso los arreglos institucionales necesarios para poder recuperar el costo de dichas operaciones (párrafo 3.25)</p> <p>Con sujeción a lo anterior, el proyecto constituye una base adecuada para un préstamo del Banco por US \$ 42.8 millones. El préstamo seria a 17 años, con un periodo de gracia de cuatro. (Pág. 38)</p> <p>Anexo 1 ANALISIS DEL VOLUMEN DE CARGA DE LOS PUERTOS.</p> <p style="text-align: center;">USO DE CONTENEDORES</p> <p>Una vez que se terminaron las proyecciones de los productos básicos se estimo la tasa a la cual se adoptaría el uso de contenedores. Se estima que para el año 2000 el 90% de las exportaciones de café y el 70% de las de carga general se harán en contenedores. Se prevé que Buenaventura, en la costa del Pacifico, evolucionara en la misma manera que Cartagena, con un desfase de aproximadamente dos años. En cuanto a la carga de importación de los puertos de la costa del Atlántico, se estima que para el año 2000 el 75% de la carga potencial de Barranquilla y Santa Marta se desplazara en contenedores y lo mismo ocurrirá con el 54% de la carga de Cartagena. En Buenaventura, el 54% de la carga potencial se desplazara en contenedores hacia el año 2000. (Pág. 43)</p> <p>Anexo 2 EVALUACION FINANCIERA.</p> <p>Los activos fijos están considerablemente subvalorados; la última reevaluación (1973) se canceló en 1974. Aunque la base de valoración de los activos de las plantas que se acepta generalmente es el costo menos la depreciación acumulada, debido a los efectos de la inflación y de un nivel de precios que cambia rápidamente, como sucede en Colombia, es necesario modificar los métodos de valoración. Los activos deben ser revalorados periódicamente para evitar, en los estados financieros, asientos compensatorios en unidades monetarias de valores sumamente distintos. La valoración debería también aplicarse a los activos que están totalmente depreciados pero siguen en uso. Se recomienda que la apreciación se registre en las cuentas y que la depreciación también se base en los costos nominales más altos registrados en los libros. Para cumplir con esta condición, la administración de COLPUERTOS ha accedido a efectuar un inventario y revaloración de los activos físicos de la entidad para el 31 de marzo de 1987 y por lo menos una vez al año a partir de entonces. (Pág. 46)</p> <p><i>(Documento19)</i></p>
<p>SÁNCHEZ, JAIME. Puertos de Colombia,</p>	<p>Resumen histórico</p> <p>La historia y desarrollo de los puertos colombianos de servicio público se divide en cinco etapas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La correspondiente a la época en que se inicia la conquista española hasta la intervención de las compañías privadas, coincidiendo y como consecuencia de los contratos y concesiones para la construcción de los ferrocarriles de la costa. (1869-1872 y 1891) 2. La etapa en la cual los puertos fueron administrados por compañías privadas como parte de contratos de construcción, arrendamiento o concesiones para

	<p>la explotación de los ferrocarriles de la costa, o entidades públicas de carácter regional.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Administración por parte del Ministerio de Obras Públicas, Ferrocarriles Nacionales y Navegación y Puertos como organismos nacionales de carácter central, al fracasar en general el sistema de concesiones por incumplimiento de los concesionarios, a partir de la década de 1930-40. 4. Etapa correspondiente a la creación de la Empresa Puertos de Colombia en sus dos fases: <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Como establecimiento público con política centralista en la operación portuaria y gestión administrativa. 4.2 Como empresa comercial del Estado conservando unidad de empresa pero desconcentrando funciones para operación y administración de los puertos y dando participación al sector privado en su Junta Directiva nacional y en las Juntas Administradoras de los terminales (en estas últimas también a las autoridades locales). 5. Etapa de la liquidación de "COLPUERTOS" y el regreso de los puertos a administración y operación privada. <p>1. Primera etapa.</p> <p>Los puertos marítimos y fluviales, patrimonio de la Nación por tradición jurídica, inician su historia con la llegada de los conquistadores españoles. Por el Litoral Atlántico llegan primero al Darién en donde fundan a Santa María la Antigua, después a Santa Marta (1525) y luego a Cartagena en 1533. Esta última adquiere mayor importancia y se convierte en el principal puerto de Suramérica en tráfico de mercancías hacia Europa; comercio mundial del oro, activo mercado de esclavos y capital de la Inquisición.</p> <p>Hacia 1620 se funda Barranquilla, a orillas del río Magdalena, principal arteria comercial de Colombia y por mucho tiempo la única vía entre el interior y la costa. Cartagena para llegar al río utilizó primero un camino por Malambo, después adecuó el Canal del Dique, por donde ya en 1582 navegaban canoas, e inició en franca competencia con Barranquilla y Santa Marta un esfuerzo prolongado y muchas veces estéril por lograr una comunicación comercial entre el mar y el río a fin de conservar su posición de primer puerto del país.</p> <p>Por otro lado, Santa Marta utilizando canoas y barcazas, a través de la Ciénaga y por los caños de Salamanca, mantuvo un limitado y poco regular acceso al río. "Hay varias analogías entre la situación geográfica de Santa Marta y de Cartagena. Ambas quedan sobre bahías y ambas tienen una comunicación inadecuada con el río Magdalena; el Canal del Dique y una serie de caños y ciénagas, que son, en realidad unos canales obstruidos y unos lagos pantanosos que forman parte del gran "delta" del Magdalena. Antes de que sobreviniera la era de la aviación, Santa Marta tenía en el Magdalena la única forma de contacto con el interior, para lo cual le era necesario recurrir a esta región pantanosa o lograr la comunicación con el Magdalena por medio de Bocas de Ceniza."</p> <p>La situación cambió cuando se inició la navegación a vapor por el gran río, y el Congreso, mediante decreto del 3 de julio de 1823 le entregó a un alemán, después nacionalizado en Colombia, Juan Bernardo Elbers, el monopolio de la utilización de barcos a vapor en el Magdalena por veinte años. A partir de esa época, la situación cambió y los dos puertos orientaron todo su esfuerzo por llegar al río, uno tratando de hacer navegable el Canal del Dique para ese tipo de naves y el otro canalizando los caños a través de las ciénagas. Esta competencia produjo a una rivalidad extrema entre las dos ciudades y sus representantes en</p>
--	---

los poderes centrales, para desviar los recursos presupuestales de la nación a su respectivo proyecto en desmedro del otro, con lo cual lograron que ninguno de los dos tuviera éxito.

En la segunda mitad del siglo XIX aparece otro actor con intereses opuestos. Una pequeña aldea, Barranquilla, fue adquiriendo mayor importancia como puerto por estar sobre el río a diferencia de Cartagena y Santa Marta, a pesar de que la desembocadura por Bocas de Ceniza, que en 1878 ofrecía magnificas condicione para la navegación, en la década siguiente convertía todo intento de navegación con naves de gran calado en fracaso.

Barranquilla escogió la bahía de Sabanilla como lugar de su puerto marítimo y orientó su esfuerzo a la construcción de un ferrocarril que le permitiera transbordar la carga con facilidad.

“La primera de las tres líneas de la costa que se construyó fue la conexión entre Barranquilla y Puerto Colombia. Empezada en 1869, treinta y nueve años después de que Stphenson inauguro la primera línea en Inglaterra y el mismo año en que se completó el primer ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, esta vía férrea, la primera en lo que es hoy la Republica de Colombia, solo vino a terminarse en 1888. Se ideó como una solución al problema de Bocas de Ceniza, ya que los barcos marítimos no requerirían en el futuro el cruce de los obstáculos en las bocas, en vista de la posibilidad del ferrocarril de transportar la carga desde el mar hasta el puerto fluvial.”

El 15 de junio de 1893 se inauguró en Puerto Colombia el malecón de hierro y acero diseñado por el ingeniero norteamericano John B. Dougherty, con cuatro mil pies de longitud, los últimos seiscientos con un anchura de cincuenta pies, todo sobre pilotes de hierro y capaz de acomodar cinco barcos de gran calado simultáneamente. El concesionario y constructor del ferrocarril en su última etapa era la Barranquilla Railroad and Pier Company de Inglaterra cuyo gerente era el norteamericano nacido en Cuba, Francisco Javier Cisneros. Puerto Colombia se convirtió durante muchos años en el principal puerto de la nación.

Durante este tiempo, la comunicación directa a través de Bocas de Ceniza parecía menos urgente. Sin embargo, en 1906 El gobierno nacional contrató expertos para hacer un estudio sobre el problema y durante ese año y el siguiente, dos ingenieros norteamericanos, Herbert S. Ripley y Lewis M. Haupt llevaron a cabo estudios independientes por cuenta del gobierno colombiano. Mientras se estudiaban los proyectos el Congreso autorizo un contrato para abrir las Bocas y para obtener un préstamo por \$2.200.000 para financiarlo.

Después de muchos estudios y contratos con diferentes compañías y elevados costos en obras inconclusas, hasta que finalmente el Gobierno firmó contrato con Robert H. Parrish en mayo de 1933, quien a su vez actuaba como representante de la Compañía del Puerto y Terminal de Barranquilla (constituida en Barranquilla para tal fin, pero incorporada en el Estado de Delaware), de la “Raymond Concrete Pile Company” de New Jersey, y de la “Wiston Brothers Company de Minesota. Estas firmas se hacían responsables por la canalización de Bocas de Ceniza y la construcción del puerto marítimo y fluvial de Barranquilla con un costo total de dos millones de dólares, y la firma con sede en Barranquilla sería la encargada de administrar los proyectos durante la etapa de construcción, hasta que el gobierno se hiciera cargo de ellos, mientras que las dos firmas norteamericanas tendrían a su cargo la ejecución de las obras mismas. Finalmente, el 28 de mayo de 1935, el buque petrolero “Talarite”de ocho mil toneladas con veinticuatro pies de calado pudo atravesar las Bocas, llegar a Barranquilla y salir nuevamente dos días después, con lo cual Puerto Colombia

pasó a segundo plano. A finales de agosto del mismo año, una corriente de turbidez produjo un deslizamiento en la boca que arrastró la barra aumentando el calado del canal pero causando daños a las instalaciones portuarias.

Santa Marta.

También adoptó el ferrocarril como solución para llegar al río. Si bien su comunicación a través de los canales de la ciénaga no era tan mala, la rivalidad con Cartagena y Barranquilla impulsó a los comerciantes Santa Marta a emprender una obra que les permitiría mantener la supremacía que tenían sobre sus dos rivales. Es así como el 6 de septiembre de 1872 un grupo de ciudadanos samarios constituyó en Bogotá una sociedad para emprender la construcción del ferrocarril. En 1878 el Congreso dispuso una apropiación anual durante cinco años, después prorrogada por quince por una ley de 1880.

El contrato que vino a ser la base de la ejecución de las obras del ferrocarril se firmó el 1º de abril de 1880 y fue aprobado por la ley 53 de 1881 y sus signatarios fueron el representante del Estado Soberano del Magdalena por una parte y el inglés Robert A. Joy y el colombiano Manuel J. De Mier por la otra. La empresa se llamaría Ferrocarril de Santa Marta. Por medio de un contrato suplementario firmado a finales del siguiente verano, Joy y Mier acordaron construir tres malecones, una aduanilla y depósitos en Santa Marta.

Después de muchas vicisitudes el ferrocarril avanzaba lentamente hacia el río Magdalena cuando “parte de la línea fue destruida por el mar y mediante un contrato de Diciembre 15 de 1897 la compañía se comprometió a reparar la línea con materiales de la mejor calidad y a sustituir con puentes de hierro otros menos sólidos. Según este documento el ferrocarril debería llegar a Fundación en tres años y simultáneamente le entregaba una extensión de los plazos de entrega de cinco años para el tramo que debería extenderse hasta el Magdalena. La compañía recibía igualmente la concesión para la construcción y uso de un muelle en la bahía de Santa Marta”

“Camacho Roldan en un escrito en 1898 decía, con cierto pesimismo, que este proyecto se había anticipado por más de medio siglo y estaba en lo cierto, pues el ferrocarril se demoró más de 50 años en llegar hasta el río Magdalena, aunque desempeñó un papel preponderante en el desarrollo de la industria bananera durante ese tiempo”

La demora en comunicarse con el río hizo que el desarrollo de Santa Marta como Puerto fuera inferior al de los otros dos de la costa norte. De las tres líneas de la costa atlántica solamente la de Santa Marta finalizó el siglo sin estar terminada.

La línea llegó a Fundación en noviembre de 1911 y por incumplimiento con el plazo para llegar al río, la compañía se vio legalmente obligada a vender sus haberes ferroviarios al gobierno, lo cual produjo una controversia entre la compañía, el departamento y el gobierno nacional, con el resultado de que el ferrocarril no fuera ni vendido ni confiscado por el gobierno.

En 1920 el gobierno ordenó a la Santa Marta Railway vender la línea al gobierno por incumplimiento de los contratos. El caso llegó a la Corte Suprema que en 1925 ratificó la venta forzosa. El 5 de Octubre de 1932, finalmente se firmó el contrato de traspaso de la línea al gobierno nacional, la cual, a partir de la fecha se conocería como ferrocarril nacional del Magdalena, aunque el gobierno alquiló la línea a la antigua propietaria durante treinta años por un porcentaje de las ganancias brutas.

Es necesario aclarar que la Santa Marta Railway era inicialmente una firma londinense que tuvo personería jurídica hasta el 21 de Marzo de 1946, pero mientras tanto una firma norteamericana bajo el mismo nombre había sido

incorporada en Delaware el 20 de febrero de 1941 y había recibido los activos de la firma británica. La compañía norteamericana era filial de la United Fruits Company. En 1933 se había permitido a la compañía inglesa arrendar el ferrocarril, y posteriormente esta cedió el arrendamiento a la compañía norteamericana. En 1947 la compañía de Delaware notificó al gobierno colombiano su deseo de terminar el arrendamiento, lo cual se hizo mediante decreto ejecutivo del 27 de julio de 1947, y desde entonces la línea fue administrada por los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. La compañía de Delaware dejó de existir el 2 de mayo de 1955.

Cartagena.

Esta ciudad se mantuvo durante largo tiempo empeñada en abrirse camino al Magdalena por el Canal del Dique y es así como, mientras los demás puertos del país, inclusive Buenaventura (1878), iniciaban la construcción de ferrocarriles para comunicarse con el río y con Cali respectivamente, los trabajos del Canal del Dique se repetían una y otra vez con resultados tales que en la década de 1870-80 el gobierno de Estados Unidos consideró que el volumen del comercio no alcanzaba para pagar el sueldo del cónsul y lo reemplazó por una simple agencia comercial. En 1879 se logró nuevamente la apertura del Canal del Dique y los ingresos aduaneros aumentaron mientras este canal estuvo apto para la navegación (1888). Para entonces Cartagena ocupaba el segundo puesto como puerto por cuanto Barranquilla había asumido el primer puesto por encima de sus dos rivales. Entre 1881-1882 Cartagena contaba con tan solo 8681 habitantes, un poco más de la mitad de la población que registraba en 1851, lo cual la colocaba muy atrás de Barranquilla en tamaño y riqueza.

Simultáneamente se estaba hablando en los círculos más altos del gobierno sobre las ventajas que tendría el uso del ferrocarril para conectar a Cartagena con el río en el puerto de Calamar. Finalmente, el 18 de noviembre de 1889 se firmaba un contrato definitivo entre Samuel B. McConnico y un representante del gobernador de Bolívar, contrato que posteriormente fue aprobado por el presidente Rafael Núñez el 4 de enero de 1890. McConnie recibiría del gobierno subsidios, grandes extensiones de tierras de la Nación y el monopolio exclusivo por cincuenta años para la construcción y funcionamiento de la vía entre la bahía de Cartagena y Calamar. McConnie en 1891 constituyó dos firmas en Boston, la Cartagena Terminal Improvement Company y otra, la Cartagena-Magdalena Railroad Company. Una tercera compañía, la Compañía Fluvial de Cartagena, fue establecida en 1897. El 10 de marzo de 1891 empezaron los trabajos, cuya fecha límite quedó ampliada en dos años mediante un nuevo contrato del 16 de noviembre de 1892 que, además, le concedía a McConnie estímulos adicionales.

En junio de 1893 se inauguraba el muelle de La Machina, en la bahía de Cartagena en los terrenos en donde actualmente se encuentra la Base Naval, y en julio del siguiente año, tras una inversión de casi dos millones de dólares, quedaba el ferrocarril listo para el servicio.

Buenaventura.

Por el Litoral Pacífico sobresalen dos puertos: Buenaventura, fundada en 1539 por Juan de Ladrilleros, enviado desde Cali por Sebastián de Belalcázar para buscar un puerto. Esta ciudad fue localizada sobre la isla de Cascajal. Desde ese tiempo se comenzó a construir una vía carretable, Buenaventura Cali, a través de la cordillera central, la cual se puso en servicio cuatro siglos después, en 1946 con el nombre de "Simón Bolívar". Entretanto comenzó, en 1878 la construcción del ferrocarril Cali Buenaventura que se terminó en 1915. Solamente en 1922 se comenzó en firme el tráfico portuario cuando se construyó el muelle Rengifo, el

primero de tipo moderno construido sobre pilotes en el país y que fue demolido en la década de los 80 por razones técnicas.

Bajo la administración del ferrocarril del Pacífico, se construyeron en esa época modernas bodegas, un eficiente edificio de administración y el mejor hotel del Pacífico: el "Hotel Estación", de bella y majestuosa presencia, ubicado en el mejor sitio, al lado de la bahía, a pocos metros de la ruta de vapores.

La construcción del malecón se termina en 1930 y en 1946 se inicia la ampliación del puerto.

Tumaco. A su bahía llegaron los conquistadores Pizarro y Almagro. Su importancia inicial se debió a la influencia de Barbacoas. Desde 1883 se estableció la aduana para el comercio de importación y exportación.

En la década de 1920 se inició la construcción del ferrocarril para conectar a Tumaco con Pasto, pero solamente se dio al servicio la línea Diviso- Tumaco (tercera parte del proyecto). Hacia 1950 se levantaron los rieles para convertir la vía en carretera.

2. Segunda etapa. Administración de los puertos por compañías privadas o entidades públicas de carácter regional.

Las operaciones portuarias comenzaron en Barranquilla, en 1938 con la construcción del muelle y ferrocarril de Puerto Colombia, y fue administrado por the Barranquilla Railroad & Pier Co. Ltd. Hasta 1941.

Con la apertura de Bocas de Ceniza y el ocaso del ferrocarril, el muelle de Barranquilla fue construido y administrado por la Wiston-Brothers & Co. Y la Raymond Concrete de 1937 a 1941.

El muelle de Cartagena (los espigones 1 y 2 c con las bodegas sobre ellos, demolidas en la década de 1980 para dar paso al manejo de contenedores), fue construido por la firma Snarf Corporation y comenzó a funcionar en Diciembre de 1933 bajo la administración de la misma firma según contrato de concesión hasta 1941.

El muelle de Santa Marta fue construido y administrado por la Santa Marta Railroad y posteriormente fue arrendado a la Unite Fruit Company para actividades de carácter bananero hasta 1955.

El muelle de Buenaventura (malecón semicircular) fue construido durante la administración del gobernador del Valle de Cauca, Ignacio Rengifo (de ahí su nombre) y fue administrado por el Departamento hasta 1933.

El muelle de Tumaco fue construido por la firma Drederic Snarf Corporation, pero su construcción fue administrada por los Ferrocarriles Nacionales.

3. Tercera etapa. Operación privada y por entidades públicas regionales.

Los Ferrocarriles Nacionales administraron los puertos de Buenaventura, Puerto Colombia y Tumaco.

Buenaventura de 1934 hasta 1957, Puerto Colombia de 1924 hasta 1941 y Tumaco desde la construcción del muelle hasta el retiro de los rieles en 1950.

La Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas administró los terminales del Caribe así:

Barranquilla y Cartagena desde 1942 hasta 1961, Santa Marta desde 1956 hasta 1961.

Durante las últimas etapas, los puertos presentaron serias dificultades: falta de personal, poca preparación, escasos medios técnicos, mínimos recursos económicos, muelles insuficientes, etc. Era evidente que los puertos no respondían a las necesidades reales del país, y no estaban adecuados para

atender el pedido, cada vez mayor, de servicios para barcos y carga.

4. Cuarta etapa. Los puertos administrados y operados por el Estado.

El desarrollo económico del país impactó sobre las viejas estructuras de los terminales marítimos. Para atender la creciente actividad portuaria y los requisitos de muelles, bodegas, patios y equipos, para manejar el creciente y voluminoso tráfico de carga y naves, fue necesario por Ley 154 de 1959, crear la Empresa "Puertos de Colombia". El objetivo principal fue contar con un organismo autónomo y eficaz con suficiente solvencia y liquidez para manejar los puertos.

Primera fase. La Empresa fue constituida como una Establecimiento Publico adscrito al Ministerio de Obras Publicas con autonomía administrativa, patrimonio independiente y personería jurídica. La Ley 154 de 1959, fue reglamentada mediante Decreto 1414 de 1961 que fijó los objetivos y organizó la dirección y la administración. También se aprobaron los primeros estatutos orgánicos de la Empresa basados en los principios de organización centralista que tuvieron diez años de vigencia. Durante ese lapso, se consolidó la unidad empresarial a través de políticas uniformes para todos los puertos en cuanto a procedimientos de trabajo, administración de personal y programación financiera. En esta fase se inicio el primer programa racional de inversiones en obras y equipos para todos lo puertos, manteniéndose un adecuado equilibrio de la actividad portuaria. Pero no sucedió igual en los aspectos administrativos. Se consideró necesario descentralizar el manejo de personal y dar autonomía al sistema operativo con miras a estimular una sana competencia entre los puertos.

Por otro lado, se había omitido dotar a la Empresa de instrumentos legales y administrativos, para poner en marcha las iniciativas consignadas en los estatutos y en el Decreto Orgánico 3160 de 1968, el cual conservó la naturaleza jurídica de la Empresa como establecimiento publico.

Esto implicó que las actividades de la empresa se rigieran por el Derecho Publico, habiéndose fijado en sus objetivos actividades comerciales de carácter privado. Paralelamente, las funciones de dirección y administración a nivel nacional y de terminales fueron de carácter general, lo cual permitió que el organismo central asumiera la función asignada a los puertos.

A pesar de estas dificultades se logró el propósito principal de su creación, como era el de acelerar el ritmo de actividades de los puerto mediante inversión en obras y equipos por valor aproximado de dos mil doscientos millones de pesos (de esa época), financiados con recursos propios.

Segunda fase. El gobierno decidió adoptar el criterio de descentralización de funciones manteniendo la unidad de empresa teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

-Conservar la unidad de empresa.

- Continuar con la dotación de las facilidades para especializar los puertos. (Un puerto granelero en el Caribe, Santa Marta y uno en el Pacifico, Buenaventura con silos para recepción y almacenaje).

- Mantener unificada la política tarifaria. Expedición por Decreto.

-Canalizar las inversiones para el desarrollo de los puertos de acuerdo con las necesidades reales y en función de los beneficios esperados. (Planificación portuaria centralizada)

- Cambio de la naturaleza jurídica de establecimiento publico a empresa comercial para armonizar su naturaleza jurídica con el carácter comercial de sus actividades.

-Asignar funciones específicas tanto al organismo nacional como a los terminales

marítimos.

Darle al sector privado (usuarios) y a las autoridades locales participación en la Junta Directiva y en las Juntas Administradoras de cada terminal.

Darle a la Empresa y a los terminales autonomía para el manejo la administración del personal y su propio presupuesto.

En virtud de lo anterior y acogiéndose a las facultades extraordinarias concedidas por el Congreso, el Presidente de la Republica expidió el Decreto Ley 561 de 1975 reorganizando la Empresa. Posteriormente el decreto anterior fue reglamentado por el Decreto 972 de 1975, mediante el cual se aprobaron los estatutos de la Empresa.

5. Quinta etapa. Liquidación de “COLPUERTOS” y entrega de los puertos a administración y operación privada.

La Empresa Puertos de Colombia que como establecimiento publico se sentía limitada comercialmente, con la conversión en empresa comercial agravó la situación que ya arrastraba desde su creación en 1959 a saber:

- a. recibió gran cantidad de personal de los ferrocarriles en proceso para pensión, mediante el sistema de sustitución patronal.
- b. Con la autonomía para contratar personal y la descentralización, quedó a merced de los apetitos regionales ávidos de puestos. El innecesario aumento de personal a niveles insostenibles era la consecuencia previsible.
- c. Al asumir directamente todas las actividades operativas y administrativas la Empresa quiso justificar los enormes incrementos de personal. Para el efecto, simplemente convirtió en trabajadores oficiales “a destajo” a todos los trabajadores de los sindicatos independientes que prestaban servicios a la carga y a las naves en los puertos públicos.
- d. La negociación de las Convenciones colectivas de trabajo con siete sindicatos, seis de ellos en las ciudades puertos, quedó sometida a la presión política local y al interés personal de los negociadores de la empresa. que se beneficiaban de sus “conquistas”. Resultados previsible: beneficios exagerados que no eran sostenibles ni siquiera a corto plazo y que afectaban gravemente la operación portuaria.
- e. En las ciudades puertos se empezó a percibir la Empresa como un mecanismo del Estado para irrigar recursos en forma local y que por consiguiente era válido lograr lo máximo posible, ya que finalmente el Estado tendría que entrar a cubrir el déficit.
- f. Por convenciones colectivas de trabajo la empresa debía pagar directamente de sus ingresos operacionales, las pensiones que crecían en forma acelerada debido a lo expuesto anteriormente, además de que los trabajadores no hacían aportes para pensión ni servicios asistenciales. Así mismo, la Empresa debía suministrar directamente asistencia médica y hospitalaria, educación, vivienda y recreación a todos los trabajadores y a todos sus familiares mediante clínicas y hospitales propios o contratados en forma permanente y muy onerosa, becas, aportes a los sindicatos para vivienda, etc.
- g. Las administraciones se corrompieron por efecto de este sistema tan laxo de administración y la corrupción se extendió a todos los niveles. El robo de carga era a veces patrocinado por funcionarios de alto nivel en los terminales y la falsificación de la facturación era un problema

permanente.

El resultado tenía que ser la quiebra de la Empresa, como ocurrió 1982, cuando ya la situación era insostenible (el 103% de los ingresos se gastaban en salarios y los terminales estaban completamente insolventes para pagar pensiones y proveedores). Sin embargo, una nueva administración corrigió el rumbo, redujo los gastos de funcionamiento al 67% de los ingresos, produjo utilidades crecientes durante los años 1983, 84, 85 y 86, por primera vez en la historia de la Empresa. En 1982 la empresa tenía 6.854 pensionados y 12.406 trabajadores oficiales a destajo. Para efectos comparativos, los trabajadores a destajo de todos los puertos de Estados Unidos sobre la costa atlántica sumaban 13.059 y los de la costa del pacifico 10.054.

“La historia de COLPUERTOS en el periodo 1983-1986 muestra los resultados que se pueden obtener en una empresa del Estado cuando se cuenta con una administración capaz y transparente, comprometida con el interés del país En ese periodo de tiempo se pasó de unos costos laborales del 103% de los ingresos a unos gastos de funcionamiento de menos del 67% de los ingresos. “De Junio/83 a junio/86 el índice de endeudamiento pasó de 2.0 a 1.3, el de solvencia de 0.5 a 3.3; las provisiones para pensiones de 1.481 millones a 10.954 millones; otras provisiones de 516 millones a 2.088 millones. De deudas crecientes y cesación de pagos a proveedores a la desaparición de todas las deudas a más de 15 días, lo cual permitió la reducción del 50% en los costos de proveedores. Por primera vez en su historia la empresa produjo utilidades de balance durante tres años consecutivos, después de hacer todas las provisiones de ley, inclusive las correspondientes a pensiones. Se negociaron y firmaron las convenciones de 1983 y 1985 con contra pliegos con los siete sindicatos de base, sin presiones y sin huelgas, para permitir la modernización de la operación portuaria, el presupuesto de inversión creció en 231.6% a precios constantes, para pasar de cero al 25% de los ingresos totales de la empresa, lo cual hizo posible iniciar y completar el Programa de recuperación de la infraestructura portuaria que permitió la reconstrucción de toda la infraestructura portuaria: “(i) Reparación y reconstrucción de de muelles en una cantidad de 1,250 metros en Buenaventura, 340 metros en Cartagena y 970 metros en Santa Marta y su reforzamiento con especificaciones para soportar grúas pórtico modernas de doble ciclo (algunos muelles que estaban a punto de colapsar). Compra de una grúa de 60 toneladas para reparar el enrocado de los tajamares de Bocas de Ceniza, etc.

Pavimentar y repavimentar 63,000 metros cuadrados de patios existentes en Buenaventura y 39,000 metros cuadrados en Cartagena. Construcción de 15,000 metros cuadrados de techos en Buenaventura, construcción de 7,600 metros cuadrados de cobertizos, adquisición e instalación de plantas eléctricas de emergencia para todos los terminales, restauración de las redes eléctricas de todos los terminales e instalación de sistemas de iluminación de patios, compra de maquinas de bomberos, compra del hospital de Manga en Cartagena para permitir la ampliación del terminal de Cartagena, y la reparación del equipo operativo que estaba en su casi totalidad fuera de servicio y se inicio el Plan de Modernización de los puertos con un préstamo de 42.8 millones de dólares del Banco Mundial cuyos desembolsos deberían comenzar en Septiembre de 1986. Plan financiado además con aportes de la propia Empresa y que incluía un puerto de aguas profundas complementario a Buenaventura en Bahía Málaga y los estudios para el canal seco por Chocó entre el Caribe y el Pacifico con los dos puertos correspondientes para contenedores, lo cual permitiría una verdadera adecuación del sistema portuario a los requerimientos del transporte marítimo.

Simultáneamente, se había iniciado un Plan de privatización Portuaria con tres estrategias fundamentales: 1) La política de desgaste, aplicada desde 1983, que consistía en no reemplazar el personal que se pensionaba (era muy abundante debido a la costumbre de enganchar por recomendación, personal próximo a pensionarse, y las pensiones convencionales a quince y veinte años a cualquier edad).

Esta política, de conformidad con los estudios actuariales que por primera vez se hicieron con firmas independientes en esta época, estaba proyectada para que en 1993 no quedaran mas de 200 trabajadores en la empresa, que serian los encargados de administrar la infraestructura del Estado. En el periodo 1983-1986 esta política, sin necesidad de despidos injustos ni programas de pensiones aceleradas, permitió reducir de 12.000 a 8.000 (Agosto 1986) los trabajadores de la empresa e iniciar actividades operativas con contratistas privados. 2) Creación de un fondo de pensiones con recursos de la empresa y las cuotas partes pensionales de las entidades en donde hubieran trabajado los pensionados de COLPUERTOS. De conformidad con el estudio actuarial de la época, COLPUERTOS aportaba cincuenta mil millones en efectivo de sus propios recursos y recogería quince mil millones de cuotas partes adeudadas y nunca cobradas, para completar la totalidad de los sesenta y cinco mil millones, costo total calculado en el estudio actuarial independiente a la fecha y se aseguraba la apropiación anual de los aportes de los trabajadores activos por parte de la empresa. 3) La consecución de un préstamo del Banco Mundial para financiar la modernización de los puertos con los terminales especializados y el equipo pesado necesario para el manejo masivo de contenedores.

Como consecuencia de estos resultados, en 1985 el Banco Mundial se interesó en hacer su primer préstamo al sub sector portuario en beneficio de COLPUERTOS como resultado de una cuidadosa y detallada evaluación de la gestión administrativa a partir de 1983 y de la viabilidad de la empresa. El proyecto total, para ejecutarse entre 1986 y 1991, se estimó en 60 millones de dólares, de los cuales el Banco Mundial aportaría 42.8 millones, a 17 años y con cuatro años muertos, y COLPUERTOS el resto. Este préstamo se firmó el 20 de Febrero de 1986. La contrapartida de COLPUERTOS ya se había invertido en la reconstrucción y fortalecimiento de la infraestructura, como se señaló anteriormente.

Para 1991 la operación en los puertos de servicio público debería estar en manos de empresas privadas de operadores para el servicio a la carga y a las naves.

A partir de Septiembre de 1986, una nueva administración de la empresa canceló la política de recuperación económica y privatización de COLPUERTOS, devolvió corregidos y aumentados los exagerados beneficios convencionales que los trabajadores habían aceptado suprimir para darle viabilidad a la empresa, se incrementó el personal de 8.000 trabajadores a 14.000 y se volvió al despilfarro y desgreño administrativo con la previsible consecuencia de que la empresa regresara a una situación peor que la de 1982 y se volviera irreversible su liquidación, pero a un costo exageradamente alto para el fisco y con un esquema de pensiones innecesariamente oneroso para la Nación.

Los resultados de una organización dependen generalmente de las personas, pero muchas veces se responsabiliza a la estructura en vez de perseguir a los culpables de que esta se corrompa. Las cifras, balances y los conceptos anteriores, permiten asegurar que el costo de la liquidación de COLPUERTOS se hubiera podido evitar con una adecuada supervisión del Estado sobre la administración. Sorprende que en la Junta Directiva nacional y las Juntas

administradoras de cada uno de los terminales existiera un 60% participación del sector privado, la mayoría de ellos usuarios, y estos hubieran sido copartícipes del desastre y no hubieran dejado siquiera una constancia de desaprobación. Una comparación con los sistemas portuarios de Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos, muestra claramente que la estructura de COLPUERTOS estaba a la altura de las mejores del mundo, pero las personas que la administraron durante doce de sus 16 años de existencia no tuvieron la capacidad de gestión necesaria, excepto durante el periodo 1983-1986. El argumento que se sostuvo en esta época, y que aun hoy se defiende con calor, que con tal de acabar con COLPUERTOS y los perjuicios que esta empresa le causaba al país, cualquier precio estaba justificado, parece no tener soporte en las pruebas documentales por cuanto había otras formas para alcanzar el mismo resultado sin costo para el contribuyente. Chile, en 1990, siguió el modelo de privatización de COLPUERTOS 1983-1986 con pleno éxito, por cuanto al mantener una Empresa estatal para administrar los puertos públicos y ejecutar las Políticas estatales de desarrollo portuario, evito la aparición de poderosos monopolios privados que hubieran impedido el desarrollo comercial de este país. Méjico, que al iniciar su privatización portuaria no contaba con una empresa de estatal para administrar los puertos en razón a su estructura política de carácter federal, tuvo que crearla para mantener orden en el proceso, impulsar una política de integración multimodal y enfrentar el reto de los desarrollos en el transporte global y al mismo tiempo canalizar la inversión privada hacia la consecución de estos objetivos, evitando la dispersión de esfuerzos.

6. LA LEY 1ª DE 1991.

La norma permite identificar tres objetivos claros que dieron origen a su expedición: 1) La liquidación de la empresa Puertos de Colombia "COLPUERTOS" 2) La definición de un sistema de concesiones portuarias sobre bases comunes para todos los concesionarios y 3) La creación de sociedades portuarias de derecho privado de dos tipos: a) una común y b) otras denominadas regionales para acceder a las concesiones con inclusión de los puertos de servicio publico.

6.1 La liquidación de COLPUERTOS.

Uno de los objetivos fundamentales de esta Ley fue la liquidación de COLPUERTOS que en la práctica había comenzado a finales de 1986, cuando la administración decidió interrumpir el proceso de privatización de la operación portuaria manteniendo la empresa para administrar la infraestructura a nombre del Estado y por el contrario, procedió 1) al ingreso masivo de personal innecesario, en medio de un proceso universal de automatización de las operaciones portuarias gracias al ingreso masivo del contenedor desde los 70s en el transporte marítimo, 2) a conceder un diluvio de prebendas en las convenciones de 1987- 89 y 91 y 3) al no cumplir el compromiso con el Banco Mundial, en concordancia con sólidos principios contables, de revaluar los activos (que se mantenían en libros a precios históricos) ni incorporar los costos de su reparación y fortalecimiento en 1983-86.

Estas tres acciones produjeron la quiebra total de COLPUERTOS desde el punto de vista contable y práctico y facilitaron la entrega en concesión de los puertos públicos con unas instalaciones en muy buenas condiciones pero con valor nulo en libros, lo cual facilitó el manejo discrecional en su enajenación.

El procedimiento fue eficaz pero con un gran detrimento patrimonial para la Nación, no solamente por cuenta de la creación de FONCOLPUERTOS (Decreto 36 de 1992) para atender las indemnizaciones laborales y las pensiones muchas veces injustificadas en su reconocimiento y en sus montos, directamente por el Tesoro Nacional, sino que eliminó el mecanismo para controlar contablemente las depreciaciones de la infraestructura portuaria propiedad de la Nación, con miras a financiar las reparaciones mayores o su restauración al final de su vida útil. Además, permitió que esta depreciación, normal en la vida de cualquier activo, no se contabilizara en el monto de las contraprestaciones.

6.2 Sistema de concesiones portuarias.

En materia portuaria el régimen de concesiones se usa cuando el Estado requiere de la inversión privada para la construcción y mantenimiento de una nueva instalación portuaria y en este caso el tiempo para dicha concesión debe ser el indispensable para recuperar la inversión con una tasa de retorno satisfactoria para el inversionista. El artículo 5.2 de la Ley 1ª de 1991 así lo contempla al definir la Concesión :” La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operan los puertos.”

En ninguna parte la Ley autoriza a entregar todo un puerto construido por la Nación y en condiciones operativas óptimas a un particular con cargo a la misma contraprestación. Mas aun, por no tratarse de inversiones a cargo del concesionario para construir y operar un puerto, la concesión no era la figura a utilizar sino un simple contrato de arrendamiento que ha debido sacarse a licitación pública internacional con base en el avalúo comercial de los bienes, arrendamiento que por lo menos debería incluir el costo de oportunidad (las bahías apropiadas constituyen un recurso no renovable muy escaso en cualquier país) y la depreciación de los activos entregados a valores comerciales y no históricos, sin ajustes por inflación (en esa época oscilaban entre el 20 y el 50% anual), ni costos de recuperación y puesta a punto.

Para efectos comparativos, la Ley chilena de concesiones establece que el pago anual por el uso de construcciones del Estado debe ser el 10% del valor comercial del inmueble actualizado anualmente con respecto al índice de precio. Los terrenos pagan el 16% del avalúo comercial Si se trata de muelles se cobra por metro lineal utilizable y si de playas por metro lineal del perímetro del borde costero, con base en el precio comercial actualizado.

El plazo de veinte años para las sociedades Portuarias Regionales, también es exorbitante por cuanto no tenían ninguna inversión que recuperar porque ninguna hicieron para tener los puertos de servicio público en operación. Los puertos ya estaban construidos, rehabilitados y en condiciones óptimas de operación. Mas aun, El artículo 34 de la Ley ordena que “La Nación en forma concertada con los entes territoriales en donde hoy funcionan puertos públicos en la Costa Atlántica, definirá las condiciones necesarias, tanto de las instalaciones portuarias, como de los canales marítimos y fluviales de acceso a los terminales y obras de canalización y de defensa, y las realizará antes de aportarlas a las sociedades portuarias regionales, de tal manera que puedan garantizar una competencias adecuada entre dichos puertos”

La Superintendencia de Puertos estaba facultada para entregar los puertos (Sentencia del Consejo de Estado) pero no en forma discrecional de un funcionario. El cúmulo de resoluciones de la Superintendencia General de Puertos ajustando la tarifa a cobrar a las Sociedades Portuarias regionales durante el periodo anterior a la entrega de los puertos, muestran una gran capacidad de lobby por parte de estas, falta de claridad sobre el valor comercial de los inmuebles entregados y carencia de reglas claras para evitar las interpretaciones discrecionales de los funcionarios sujetos a presión. En los Planes de Expansión Portuaria de 1993 a 2003 no se menciona este tema y solamente se refieren a la fórmula única de cálculo, por lo cual se infiere que este cobro simplemente se dejó de contabilizar.

La fórmula para el cálculo de las contraprestaciones estimula además las inversiones excesivas, innecesarias y aun suntuarias, lo mismo que gastos administrativos del giro ordinario de una empresa comercial cualquiera que normalmente deben incorporarse a su presupuesto regular (mantenimiento normal, planes de mercadeo, mitigación de impacto ambiental por operaciones portuarias, planes de desarrollo y aun arrendamiento financiero de equipo portuarios), para reducir el monto de estas por parte de las Sociedades Portuarias Regionales, con lo cual el Estado termina pagando estos costos.

Parece que en ningún momento se pensó que el desarrollo del transporte marítimo internacional obligara a construir terminales especializados por fuera de los terminales ya existentes, para servicio público, porque al emplear este sistema tan exótico en el ámbito portuario mundial (ninguno de los sistemas portuarios estudiados tiene un sistema de concesiones tan paternalista para algunas empresas privadas y tan perjudicial para el Estado) que aquí se empleó, no solamente se produjo un desequilibrio económico entre los particulares (Sociedades portuarias regionales) y la Nación en perjuicio de esta última, sino que se creó un esquema sesgado en contra de los concesionarios que no recibieran puertos en funcionamiento, porque existiendo una sola fórmula de concesión para construir y operar puertos, quienes recibieron el puerto operando sin inversión alguna y con plazos de veinte y treinta años, no tenían que recuperar ninguna inversión por su construcción, como si lo tendrían que hacer quien quisiera financiar uno nuevo,

El resultado perverso previsible, sería la ausencia de inversión para nuevos desarrollos, la configuración de un monopolio indefinido por parte de las Sociedades Portuarias Regionales y el estancamiento del sistema portuario nacional, por cuanto los actuales puertos de servicio público se convertirían en nichos comerciales muy rentables con mercado cautivo, que serán explotados hasta el agotamiento de la infraestructura o el final de las concesiones sucesivas, cualquiera que llegue primero..

Mas aun, a pesar de las recomendaciones del Banco Mundial no se hizo la reevaluación de los activos fijos para reflejar las inversiones hechas en 1983-1986 y el estado operativo óptimo en que quedaron y por tanto, los Estados Financieros mostraban un valor irrealmente bajo en el momento de la liquidación de COLPUERTOS, su entrega a las sociedades portuarias y el cálculo de las contraprestaciones se hizo sobre unos activos totalmente depreciados, con lo cual se puso en desventaja a la Nación frente a los particulares.

Mas aun, en el artículo 34 se obliga a la Nación a entregar las instalaciones en perfectas condiciones: "La Nación en forma concertada con los entes territoriales en donde hoy funcionan los puertos públicos en la Costa Atlántica, definirá las condiciones necesarias, tanto de las instalaciones portuarias, como de los canales

marítimos y fluviales de acceso a los terminales y obras de canalización y defensa, y las realizara antes de aportarlas a las sociedades portuarias regionales, de tal manera que puedan garantizar una competencia adecuada entre dichos puertos”.

De conformidad con el Decreto 2910 de 1991, en su “Artículo 3º Las Sociedades Portuarias Regionales se regirán por las normas contempladas en título VI (De la Sociedad Anónima) del libro 2º del Código de Comercio; por la Ley 01 de 1991; por las normas especiales del presente Decreto y por sus estatutos.

Artículo 4º Los actos y contratos de las Sociedades Portuarias Regionales se regirán exclusivamente por las reglas del derecho privado y de la jurisdicción ordinaria, cualquiera que sea la participación de la Nación o de las entidades publicas en su capital social y sin tener en cuenta la naturaleza del respectivo acto o contrato”

No existían tampoco dudas sobre la alta rentabilidad de los puertos colombianos porque el periodo 1983-1986, las había despejado completamente, a pesar de los costos laborales, pensiones asumidas directamente, costos de dragados y de toda otra índole que tenía COLPUERTOS y que con la Ley 1ª pasaban a cargo del Estado dejándoles a las sociedades portuarias los ingresos casi totalmente libres. Varios de los socios de esas sociedades habían sido coadministradores en las juntas directivas y administradoras de esa empresa y conocían la rentabilidad portuaria.

Era claro que el Estado no debería operar los puertos por ser proclive a los excesos administrativos y laborales, pero hubiera podido continuar con la administración de la infraestructura portuaria o entregarla en administración delegada a un organismo sin animo de lucro que representara a todos los intereses alrededor del sistema portuario, como podría ser la Asociación de Cámaras de Comercio, siguiendo el esquema francés, y sacar a licitación publica internacional la operación portuaria con el fin de lograr un mejoramiento tecnológico cualitativo muy importante, con cláusulas muy estrictas para lograr los objetivos deseados.

Dentro de este marco de referencia sí se podría desarrollar la modalidad de concesión para la construcción, mantenimiento, explotación y reversión de instalaciones portuarias nuevas que mantuvieran al país dentro de los corredores de transporte multimodal que ya se estaban desarrollando en el mundo y que hoy son una realidad.

Este aspecto esta claramente definido en el “Artículo 5º Definiciones: 5.2 Concesión portuaria: la concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.”

Esta parece ser la razón para que, de conformidad con las estadísticas de la CEPAL, Colombia, a pesar de estar mucho más cerca de sus mercados naturales, pague en promedio 46 dólares por tonelada de su comercio marítimo, cuando Chile, muchísimo más lejos, paga 14 y Brasil, también mas lejos, paga 24. El impacto sobre el comercio internacional es fácilmente previsible, especialmente en escenarios de apertura y competencia como el ALCA, el Aptdea y demás acuerdos bilaterales y multilaterales de libre comercio.

A pesar de que es claro que la administración de la infraestructura y la prestación de los servicios a las naves son dos competencias diferentes y qye en la Ley 1ª.

	<p>Del 91 la primera se asigna a las Sociedades Portuarias y la segunda a los operadores portuarios, en casi todos los Planes de Expansión Portuaria se destacan los indudables mejoramientos en la operación portuaria adjudicándole los logros a las Sociedades Portuarias Regionales y no a los operadores y a la especialización de las naves o a la apertura económica como debería hacerse en un análisis mas profesional Los más grandes avances en la productividad y eficiencia portuaria se lograron durante el periodo 1989- 1992 cuando las Sociedades Portuarias Regionales aun no habían recibido los puertos públicos en concesión, lo cual sucedió a principios de 1994.</p> <p>6.3 Las Sociedades Portuarias Regionales.</p> <p>Creadas de conformidad con la Ley 1ª de 1991 en su artículo 34 mediante un régimen especial frente a las normas generales que regulan las sociedades anónimas y reglamentadas mediante el Decreto 2910 del 91, obtuvieron del Estado beneficios exorbitantes en detrimento de la libre competencia y al recibir todos los puertos públicos sin los avalúos de Ley, en concesión por periodos de veinte y treinta años sin haber invertido nada en ellos, sin que sus socios, por exoneración expresa del Decreto mencionado, hubieran tenido que hacer los aportes al capital social que cualquier otra sociedad anónima tienen que hacer para poder funcionar, no ya contratar con el Estado. Estos beneficios exorbitantes se dieron en detrimento de la libre competencia y la equidad que preconiza la Constitución Política de Colombia. Extraña también que el Estado limite por ley su propia capacidad para acceder accionariamente a las mismas, renunciando en esta forma al cumplimiento del mandato constitucional del artículo 334 de la Carta Política.</p> <p>Es incomprensible la razón por la cual la Ley fue tan magnánima con empresas privadas creadas para desarrollar ese negocio en particular y que iban a operar puertos públicos y por tanto estaban obligadas a prestar el servicio sin requerir estímulos para prestar servicios públicos en sus puertos.</p> <p>Es previsible que las “concesiones” a las sociedades portuarias regionales en condiciones tan ventajosas no hayan estimulado la inversión privada, especialmente extranjera, en nuevos desarrollos portuarios para mantener al país en los corredores de transporte mundial, como parece haber ocurrido en Chile, Panamá, Méjico, Jamaica y las Bahamas, entre otros. El costo de esta falencia se refleja en los fletes y no en los costos portuarios, por cuanto el transporte multimodal en un mundo globalizado, simplemente se desvía cuando encuentra una ineficiencia logística y alarga el recorrido al destino final y por tanto encarece el flete. Los sistemas logísticos eficientes y no solamente los costos portuarios son los que determinan el flujo del comercio internacional: cuales puertos tocar y cuales no.</p> <p>Lo mejor que se puede decir de esta etapa, es que refleja una transición traumática y costosa para el Estado, que debe conducir a la mayor brevedad a una nueva estructura mas equilibrada entre la rentabilidad de la actividad privada y los intereses económicos y comerciales de la Nación en materia portuaria. (Documento 20)</p>
Banco Mundial, Informe de Evaluación	<p>B. El subsector de puertos.</p> <p>i) La empresa portuaria y la operación de los puertos públicos. “La Empresa Puertos de Colombia-COLPUERTOS- fue creada en 1959 como</p>

<p>Colombia. Proyecto de restauración de puertos. Octubre 24 de 1985.</p>	<p>entidad publica a cargo de la administración de los puertos públicos del país y de la supervisión y regulación de los muelles privados ubicados en la vecindad de los puertos colombianos del Atlántico. COLPUERTOS no tiene jurisdicción sobre los puertos privados de Turbo (Administrados por la Federación Nacional de Bananeros) ni puerto Bolívar (administrado por la Empresa Colombiana de minas). Pues ambos están regulados y supervisados directamente por el Gobierno. En 1975 COLPUERTOS se transformo en una empresa comercial e industrial de propiedad estatal, bajo la jurisdicción del Ministerio de Obras Publicas y Transporte, con autonomía financiera y administrativa. Esta entidad esta dirigida por una junta de directores que esta a cargo de los asuntos generales de política a nivel nacional y un gerente general que desempeña funciones de administración ejecutiva. Cada puerto tiene su propia junta y su propio director, con las funciones correspondientes a nivel local. La oficina central esta a cargo de los asuntos relacionados con la política, presupuesto, desarrollo e inversiones, en tanto que cada puerto es responsable de sus propias operaciones y administración.” (Pág. 6-7)</p> <p>2.20 COLPUERTOS es una empresa con independencia financiera y no recibe apoyo presupuestario del gobierno. La mayor parte de sus ingresos provienen de cargos por los servicios proporcionados por los terminales de los puertos públicos y una pequeña parte corresponde a cargos (un cargo ad valorem sobre los bienes comercializados) cobrado a los muelles privados. La oficina central utiliza los fondos provenientes de los cargos a los muelles privados más un 20% de los ingresos generados por los terminales públicos para financiar sus gastos administrativos, inversiones de capital en la sede y en los puertos, y el servicio de la deuda. Cada terminal retiene el 80% de sus ingresos para cubrir el costo de sus operaciones (Anexo 2).</p> <p>ii) Relaciones laborales</p> <p>2.21 Con el transcurso de los años, hasta 1983, la situación institucional y financiera de COLPUERTOS se deterioro pronunciadamente debido a que se combinaron varios factores. En primer lugar, la administración de COLPUERTOS se había debilitado, en general, por una excesiva interferencia política que causó una gran rotación de personal que ocupaba los cargos administrativos superiores y esto, a su vez, contribuyó a la falta de continuidad y de objetivos institucionales claros. En segundo lugar, influyentes sindicatos obreros portuarios (uno en cada puerto y tres en Barranquilla) adquirieron un control cada vez mayor de la asignación de obreros y equipo en los terminales portuarios con el correr del tiempo y crearon una situación de gran exceso de personal y remuneración poco realistas. En tercer lugar, las obligaciones de COLPUERTOS por concepto de pago de pensiones a los jubilados, que son pagadas enteramente por COLPUERTOS con recursos provenientes de las operaciones, sin que haya ninguna reserva para su financiamiento, se han transformado en una carga intolerable para la empresa. Finalmente, dado que la administración se ha concentrado en asuntos de corto plazo, lo que ha ido unido a un deterioro financiero constante y a frecuentes problemas laborales, la planificación a largo plazo ha sido deficiente y con esto se ha debilitado la capacidad operacional de COLPUERTOS.</p> <p>2.22 No obstante, hacia finales de 1982, en un esfuerzo por invertir estas tendencias, funcionarios administrativos firmes asumieron la dirección de</p>
---	---

	<p>COLPUERTOS y comenzaron a aplicar, con el respaldo del gobierno, una serie de medidas correctivas destinadas a recuperar el control de las operaciones en los terminales y a reducir los costos excesivos Anexo 3). Se logró un progreso considerable en la negociación de convenios de trabajo nuevos y más sostenibles y también que los sindicatos laborales hicieran importantes concesiones respecto a la vinculación del pago con la productividad. El personal se redujo en un 23%, a 9.411 empleados (mediante el sistema de inducir a los empleados a que se fueran y no reemplazarlos, unido a la congelación de la contratación) Las medidas adoptadas hasta la fecha por la administración de COLPUERTOS para reducir los costos han surtido un gran efecto en la situación financiera de la empresa, que paso de pérdidas de operación casi endémicas de 1979-82 al primer superávit de operación de su historia en 1983” (Pág. 9-10) (Documento 21)</p>
--	--

B. Algunos sistemas de administración portuaria

CONTENIDO DE INTERÉS	
<p>UNCTAD, Economía marítima y administración de puertos, Naciones Unidas UNCTAD, 1988. Primera parte.</p>	<p>Comparación de algunos sistemas de administración portuaria (Inglaterra, Francia, Alemania, Estados Unidos, y Colombia).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gran Bretaña, cuyas reformas recientes tienden a desplazar su tradicional modelo de autonomía total, hacia la aceptación de un cierto control estatal, especialmente en lo relacionado con la planificación del desarrollo, que adquiere carácter nacional. • Francia, donde los puertos son propiedad del Estado y constituyen servicios públicos, pero donde la tendencia actual ha sido incorporar a la administración del servicio publico criterios empresariales propios de la administración privada. • Alemania Federal, donde la organización política del Estado Federal ha consagrado la autonomía regional que históricamente ha caracterizado los puertos de ese país. <p>1. NATURALEZA Y CONSTITUCION DE ALGUNAS ENTIDADES PORTUARIAS.</p> <p>Durante mucho tiempo el sistema portuario ingles se caracterizo por la autonomía individual de los puerto, los que tal vez constituían los únicos puertos verdaderamente autofinanciados.</p> <p>Dicha autonomía individual era provocada por fuentes jurídicas y económicas propias del desarrollo de la Nación. Sin embargo, los acontecimientos sociales y económicos posteriores a la segunda guerra mundial han modificado dramáticamente el panorama, el cual es en este momento objeto de estudios, proyectos y discusiones que podrían determinar cambios más profundos. Hitos importantes han sido la Ley de Transporte de 1947 que nacionalizo los ferrocarriles ingleses y con ellos los numerosos puertos que les pertenecían y operaban y el informe Rochdale de 1962, que fue el resultado de una investigación sobre la situaron de los puertos ingleses y cuyas recomendaciones se implementaron parcialmente en la Ley de Puertos de 1964.</p>

La recomendación más importante del informe Rochdale fue que se creara una Autoridad Portuaria Nacional cuya función principal sería la planificación a nivel nacional del desarrollo portuario. Esta recomendación no se concretó en la ley que, como decisión política que era, fue eficazmente combatida, resultando de ahí la creación del Consejo Nacional de Puertos, un organismo asesor del Ministerio de las Industrias del Transporte. Sin embargo la ley, que se promulgó en 1964, le otorgó al Ministerio del Transporte atribuciones para controlar económicamente las inversiones de capital de las distintas entidades portuarias, las que debían calzar con la planificación nacional preparada por el Consejo Nacional de Puertos, para obtener apoyo o garantía del gobierno para su financiamiento. De todas maneras, el Gobierno no hace aportes financieros ni para el dragado de los accesos ni para la construcción de la infraestructura, todo lo cual es financiado por los puertos.

Con relación a la prestación de servicios en los puertos, es interesante anotar que alrededor del 70% de los servicios a la carga son prestados por las entidades portuarias, por sí mismas o a través de compañías subsidiarias. El resto es ofrecido por compañías privadas que pueden emplear equipos propios o arrendarlos a las administraciones de los puertos.

En la actualidad (1985), los modelos administrativos de los puertos ingleses más importantes, se pueden agrupar en cuatro clases:

Puertos autónomos.

Son entidades de servicio público, creadas por ley, pero que no son directamente responsables al Parlamento. Sin embargo, la Ley de Puertos de 1964 ya mencionada, otorgó al Ministerio de Transporte facultades para exigir a los puertos autónomos la presentación en una forma normalizada de sus contabilidades. Así mismo y de acuerdo a la misma ley, deben solicitar la aprobación del Ministro, previo informe del Consejo Nacional de Puertos, para cualquier proyecto de desarrollo de un costo mayor a un millón de libras o para cualquier inversión que requiera ayuda gubernamental.

En todos los demás aspectos, incluidos los tarifarios, etc., mantienen su autonomía. Debe tenerse presente que sus leyes constitutivas establecen que no son entidades lucrativas y por tanto sus ingresos deben financiar solamente sus costos.

Las Juntas Directivas que tradicionalmente eran bastante numerosas, después del informe Rochdale se han reducido. Son esencialmente representativas, pero el mismo informe recomendó que aunque los usuarios del puerto siguieran adecuadamente representados, no tuvieran mayoría en la Junta.

Los miembros de las Juntas son nombrados por el Secretario de Estado, en consulta o a proposición de los respectivos organismos que representan, a excepción de los independientes que son nombrados en consulta con el Consejo Nacional de Puertos.

La constitución actual (1985) de la Junta Ejecutiva de la Autoridad Portuaria de Londres, establecida en la Ley del puerto de Londres de 1968, es la siguiente:

- Independientes 2
- Representantes de armadores 3
- Representantes de embarcadores y comerciantes 3
- Otros usuarios comerciales 2
- Sindicatos 2
- Autoridades locales 2

- Trinity House

1

Un décimo sexto miembro es el Director General quien es el funcionario ejecutivo superior de la entidad.

Con ligeras diferencias, la composición de las Juntas Directivas de las demás entidades autónomas es similar y limitada a menos de 16 representantes.

Puertos nacionalizados.

Tal como se expuso anteriormente los puertos que eran propiedad de las compañías ferroviarias, que además los operaban, pasaron a propiedad del Estado en virtud de la Ley de Transporte de 1947.

Para su administración dependen de cualquiera de tres organismos autónomos que se relacionan con el Gobierno a través del Ministerio de las Industrias del Transporte. Estos organismos son los siguientes:

La Junta de Puertos del Transporte Británico (British Transport Docks Board), la Junta de Vías Acuáticas Británica y la Junta de los Ferrocarriles Británicos.

Un aspecto interesante del modelo financiero de los puertos nacionalizados, a diferencia de los autónomos, es que se espera que sus ingresos sean suficientes, no solo para pagar sus gastos, sino que produzcan excedentes que deben ser traspasados al gobierno, como retorno del capital adscrito. Los principales puertos nacionalizados son Southhampton y Hull.

Puertos municipales.

No es un modelo corriente en Inglaterra. Los puertos bajo administración municipal más importantes son Bristol y Preston.

Son organismos de servicio público, creados por ley como propiedad de un gobierno local o municipio. Generalmente no son autónomos.

Su dirección superior esta confiada a un Comité Portuario, compuesto enteramente por miembros del Consejo Municipal. Por consiguiente tiene carácter político y no admite representatividad de los usuarios.

Puertos privados de servicio público.

Son puertos esencialmente autónomos, de propiedad de los accionistas de una sociedad anónima creada por ley.

Los más importantes son Liverpool, Manchester y Felixstowe.

Su organización interna se basa en sus propios estatutos y la Junta Directiva es elegida por los accionistas.

En el caso del puerto de Manchester, debido a que la Municipalidad es el accionista principal de la Compañía de Canal de Manchester, puede elegir 11 de los 21 miembros. El resto es elegido por los demás accionistas.

Los puertos franceses.

Los puertos franceses constituyen organismos públicos del Estado y por consiguiente se rigen por las normas del derecho público. Este carácter fue fortalecido después de la revolución de 1789 y se mantiene hasta hoy en día. Su administración actual se norma por la Ley No. 654491 de 1965, cuyas disposiciones se fundamentan en el carácter esencial del servicio público portuario.

La ley mencionada, que se dictó después que una Comisión Senatorial investigo la situación de los puertos franceses y su participación en la Comunidad Económica Europea, tuvo por objeto terminar la dualidad de responsabilidad

entre el Estado y las Cámaras de Comercio, a quienes la ley de 1898 les había otorgado la facultad de establecer y operar puertos. Dicha facultad estaba sujeta a un contrato de concesión, ya que los puertos se construyen en el territorio marítimo-terrestre que constituye dominio público.

Para comprender el alcance de la ley de 1898 debe tenerse presente el carácter que tiene en Francia las Cámaras de Comercio, algo diferente a sus homónimas en los países latinoamericanos.

La ley de 1965 estableció los puertos autónomos, calificados como establecimientos públicos del Estado, dotados de personería jurídica y de autonomía financiera, sometidos a la tutela del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y al control económico del Estado y, por tanto, constituyen establecimientos unitarios que gestionan bienes de dominio público.

Aunque la Ley de 1965 establece la autonomía financiera, somete la gestión portuaria al control del Estado debido, además, a la participación que este tiene en la creación y mantenimiento de ciertas obras del puerto, según lo dispone la Ley mencionada en sus artículos 4º, 5º y 6º que, en términos generales estipula lo siguiente:

- El Estado se hace cargo por los gastos de mantenimiento y explotación de las esclusas de acceso, el mantenimiento de los canales de acceso marítimo, de la profundidad del antepuerto y de las obras de defensa. El programa y presupuesto de los gastos de estas operaciones son aprobados anualmente por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y por el Ministerio de Finanzas a proposición del puerto autónomo.
- El Estado participa en un 80% de los gastos de dragado de dársenas, creación y extensión de canales de acceso marítimo y espejo de agua del antepuerto, construcción y extensión del rompeolas y esclusas.
- El Estado participa en un 60% en el costo de los trabajos de creación, extensión o renovación de la infraestructura del puerto.

Estas disposiciones armonizan con el sistema económico francés que, según expreso un Ministro de Obras Públicas, considera que en los puertos autónomos “el sector de los accesos debe depender de la responsabilidad financiera del Estado y el de la súper-estructura, de la cual deriva la gestión, de carácter industrial y comercial, debe equilibrarse financieramente con las tasas abonadas por los usuarios”.

Según Sr. Beaudelaire (Administración y operación portuaria), la política de participación gubernamental en los gastos de acceso a los puertos podría interpretarse como un deseo de dejar a los puertos interiores en el mismo pie que los puertos de la costa y al respecto cita dos ejemplos:

- El puerto de Rouen situado en las riberas del Sena, a 65 millas del mar, que ofrece acomodación a naves de hasta 30.000 DWT requiere dragado y obras de regularización y protección de las riberas que representan 30% del capital del puerto.
- El puerto de Havre, en el estuario del mismo río, que puede acomodar naves de hasta 250.000DWT, requiere un canal dragado de solo 7 millas de largo y su costo, mas las defensas y la esclusa principal, solo representan 14% del capital del puerto.

Adicionalmente se ha considerado además que los dragados, defensas, rompeolas, etc., benefician no solo a los usuarios actuales del puerto sino que, por su naturaleza, beneficiaran a generaciones futuras, puede justificarse razonablemente que el estado participe en su financiamiento. Este no es enteramente libre, ya que la ley que se comenta estipula que, si los puertos

autónomos tienen excedentes en sus ejercicios anuales, ellos deben compartirse con el Estado en la proporción que determine la Ley.

La Ley de 1965 clasificó los puertos franceses en dos categorías:

- Puertos autónomos.
- Puertos no-autónomos.

Los puertos autónomos.

Los sucesivos decretos dictados después de promulgada la Ley de 1965 dieron la calidad de puerto autónomo a Dunquerque, Havre, Rouen, Nantes, St. Nazaire, Burdeos y Marsella y posteriormente a los puertos fluviales interiores de Paris y Estrasburgo.

Los puertos autónomos representan alrededor de un 90% del tráfico portuario francés.

Constituyen, como se ha señalado, organismos que gestionan bienes del dominio público con criterio comercial.

El órgano directivo superior de cada puerto lo constituye una Junta integrada por 18 a 24 miembros. En el puerto de Marsella tiene la siguiente composición:

- Representan al Estado 5 miembros
- A las Cámaras de Comercio 8 miembros
- A las autoridades locales 2 miembros
- A usuarios del puerto 7 miembros
- A empleados portuarios 2 miembros

El principal funcionario ejecutivo del puerto es el Director, que debe ser un ingeniero civil nombrado por el Consejo de Ministros a proposición del Ministro de Obras Públicas y Transportes, en consulta con la Junta Directiva.

El Director ejecuta las resoluciones de la Junta, es el representante legal del puerto y es responsable por el funcionamiento de este.

En los puertos franceses los servicios a la carga son prestados por compañías que tienen el carácter de empresa privada. Estos servicios incluyen la estiba y desestiba y pueden en algunos casos incluir la transferencia y la manipulación en almacenes. Son independientemente responsables por los servicios que prestan. Las tarifas son fijadas por cada puerto y controladas por el Gobierno.

Todos los derechos portuarios son recolectados por los servicios de aduanas en representación del Ministerio de Asuntos Económicos y finanzas.

Estos derechos incluyen derechos a las naves, a la carga y a los pasajeros. Las sumas recaudadas se reparten en proporción del 75% para las entidades portuarias y 25% para el Estado.

Puertos no autónomos.

Tal como se ha dicho estos puertos dependen del Ministerio de Obras Públicas quien nombra al Director del puerto.

No existe una Junta Directiva pero cada puerto tiene un Comité local compuesto de 9 miembros que representan a los usuarios del puerto y a las autoridades locales, el cual es consultado en materias tales como adquisición de equipos, tarifas o ampliaciones de las instalaciones.

El Director maneja las relaciones con las demás dependencias del Ministerio de Obras Públicas y con las dependencias del Gobierno que tienen funciones en el puerto, y coordina sus actividades.

El costo de la construcción de accesos e infraestructura es financiado en conjunto por el Estado y por la Cámara de Comercio, pero generalmente el Estado es

responsable por el mantenimiento y operación de las instalaciones.(Pág. 4 a 22)

Los puertos alemanes.

El modelo administrativo de los puertos alemanes esta dominado por la organización política del Estado Alemán que corresponde a un sistema federal. Cada división territorial o "land" tiene su propio gobierno y dicta sus propias leyes, de modo que hay cierta disimilitud en los modelos administración de los diferentes puertos.

Sin embargo, todos coinciden en que no existe una entidad responsable por la administración de los puertos, la que es compartida por diferentes unidades administrativas del gobierno territorial o municipal (las finanzas del Departamento de Finanzas, las construcciones del Departamento de Obras Publicas, etc.) que se coordinan, como en el caso de Hamburgo, por el departamento de comercio y Trafico. Es decir, la distribución de competencias en el puerto es total y la responsabilidad de la gestión no existe a nivel portuario sino que esta integrada al gobierno territorial. El puerto no constituye ni una entidad legal ni una unidad económica.

De acuerdo con sus relaciones con la autoridad central, los principales puertos alemanes se pueden clasificar en tres tipos:

Los que son propiedad del "Land" como Emden y Cuxhaven.

Los de propiedad municipal como Bremen y Lubeck

Los que son de propiedad del "Land" y de las municipalidad como por ejemplo Hamburgo.

En todos ellos la responsabilidad financiera se comparte en la forma siguiente:

- El costo de construcción de canales de acceso, rompeolas y ayudas a la navegación es financiado por el Gobierno Federal.;
- La construcción de esclusas y muelles es financiada por la autoridad territorial o la Municipalidad según sea el caso.
- Las inversiones y mantenimiento de súper-estructura y equipos son responsabilidad de las compañías operadoras.

En relación a la economía del puerto, ella esta integrada a la economía de la Autoridad territorial o municipal, y su presupuesto de funcionamiento forma parte del presupuesto de dicha autoridad local.

También es común a todos ellos la distribución de competencias. Por ejemplo:

- Los servicios de pilotaje en los canales de acceso son responsabilidad de corporaciones públicas controladas por el Gobierno Federal. El practicaje en los puertos es responsabilidad del Departamento correspondiente de la autoridad local.
- Los servicios a la carga son proporcionados por compañías privadas especializadas en cada servicio particular.

Una descripción de la estructura administrativa de Hamburgo. El puerto alemán más importante, es bastante representativa del sistema, aunque no es su prototipo.

Como se dijo antes, Hamburgo es un puerto propiedad del "Land" y de la Municipalidad. Esto sucede porque la Municipalidad y el Gobierno del Land son una sola organización, ya que el Land de Hamburgo coincide con el territorio de la ciudad, la que constituye un Land por si misma (similar al caso de Berlín).

El puerto, como se ha dicho, no es una entidad independiente sino esta integrado al gobierno de la Ciudad y la responsabilidad por su manejo recae en el Departamento de Comercio y Tráfico, que la ejerce a través de dos sub.-

departamentos:

- La Oficina de la Bahía, Navegación y Tráfico.
- La Oficina de construcción del Río y la Bahía.

Las operaciones con la carga son responsabilidad de la Sociedad del puerto y almacenes de Hamburgo (HHLA) que es una sociedad anónima cuyo único accionista es la Municipalidad. Las operaciones de la HHLA están dedicadas especialmente a la carga general. Otras sociedades privadas atienden el movimiento de mercancías específicas a granel y son propietarias de las instalaciones y equipos respectivos.

Dentro de las actividades de la HHLA pueden participar entidades privadas como concesionarios. Algunas compañías navieras importantes arriendan las instalaciones y equipos de la HHLA para atender su propio negocio.

La economía de Hamburgo esta sustentada en un trípode cuyos elementos son: comercio, industria y puerto. Debido a la integración de la economía no es fácil determinar si la actividad portuaria es autofinanciada.

Administración Portuaria en Colombia (1985)

La entidad responsable por los puertos colombianos, denominada Empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS) fue creada por la Ley No. 154 de 1959 como un organismo descentralizado del Estado, adscrito al Ministerio de Obras Publicas. Por Decreto Ley No. 972 de 1975, se modificó su calidad jurídica original y se transformó en una Empresa comercial del Estado, con personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente.

La empresa mantuvo sus amplias facultades que incluyen la construcción de nuevos terminales, la ampliación de los existentes, la prestación de servicios a las naves, incluyendo el pilotaje, la prestación de servicios a la carga y la regulación y supervisión del funcionamiento de los muelles privados.

Aunque la Ley individualiza los puertos bajo la jurisdicción de la Empresa, la disposición no es limitativa pues le otorga facultades para extender su acción a todo el territorio nacional.

Para cumplir estas finalidades la organización interna de la Empresa esta basada en los principios de concentración de la Dirección y descentralización de la ejecución, para lo cual distingue:

- Dependencias nacionales, que constituyen la Oficina Central de la Empresa, ubicada en la ciudad capital, y que es responsable por la planificación, programación y control de las actividades de la Empresa y la ejecución de sus programas de inversión.
- Terminales marítimos y fluviales que tienen a su cargo la operación portuaria y la ampliación y conservación de las instalaciones del puerto.
El órgano directivo superior de la Empresa es la Junta Directiva que está integrada por:
 - El Ministro de Obras Publicas o su delegado, quien la preside.
 - El Director General Marítimo y Portuario (Armada Nacional)
 - Un representante de las Empresas navieras nacionales.
 - Un representante de la industria (ANDI)
 - Un representante de Usuarios del puerto (CUTMA)

El funcionario ejecutivo superior de la Empresa es el Gerente General, quien tiene la representación legal de esta. Es un agente del Presidente de la Republica, quien lo nombra y remueve libremente.

La administración de los puertos es responsabilidad del respectivo Gerente y, en

los puertos importantes es además responsabilidad de una Junta Administradora. Las Juntas Administradoras de los terminales están integradas por:

- El Gerente General de la Empresa o uno de los sub. gerentes, quien la preside.
- El Alcalde del municipio sede del terminal.
- El presidente de la Cámara de Comercio del mismo Municipio.
- El Capitán de Puerto.
- El Administrador local de Aduana.
- Un representante de las empresas navieras nacionales.
- Un representante de los trabajadores del terminal.

Las funciones de las Juntas Administradoras son bastante amplias y podrían significar una efectiva autonomía operacional de los puertos. Incluyen funciones de administración financiera y administración de personal, con atribuciones de fijar la dotación del puerto, no así sus remuneraciones que son competencia de la Junta Directiva.

El Gerente del Terminal es de libre nombramiento y remoción del Gerente General y es responsable del funcionamiento del puerto.

La Empresa tiene la titularidad sobre todos los bienes portuarios del país y la ley no contempla aportes o subsidios del Estado.

Los ingresos que los puertos de la Empresa obtienen por la prestación de servicios en sus terminales y por derechos de operación en los muelles privados se distribuyen en la siguiente forma:

- A la dependencia nacional se le asignan el 20% de los ingresos de los terminales y los derechos de operación de los muelles privados y se destinan a funcionamiento y a financiar los planes de inversión de obras portuarias y adquisición de equipos.
- A los terminales el 80% de sus ingresos con los cuales financian sus presupuestos respectivos." (Pág. 31 a 33)

COLOMBIA DESPUES DE LA LEY 1ª DE 1991

1. Desaparece la empresa del Estado por mala administración y con ella la capacidad del Estado para administrar los puertos y se crea una Superintendencia para adjudicar y hacer cumplir los contratos de concesión.
2. Se crean por Ley empresas anónimas de derecho privado, las sociedades Portuarias.
3. Se establece un régimen de concesiones con una formula de contrapartida para pago al Estado. Pero se entrega a las regionales en forma adicional los puertos del Estado para Servicio público.
4. Los dos tipos de Sociedad anónimas privada quedan en desequilibrio económico por cuanto las Sociedades regionales explotan los puertos del Estado y las otras deben construir sus propios terminales o puertos de servicio publico y ambas están cobijadas con la misma formula de contraprestación. El resultado esperado es la desaparición de la inversión privada para construir nuevos proyectos portuarios de servicio público.
5. El Estado tiene un límite máximo de participación en las sociedades portuarias para asegurar que nunca pueda controlarlas. Renuncia a administrar sus propios bienes.
5. No hay participación de los usuarios en la administración y operación de los puertos.
6. El Estado asume todos los costos de las obras físicas para el mantenimiento

	<p>de la competitividad de los puertos públicos pero los beneficios económicos quedan en cabeza de los accionistas de las Sociedades Portuarias Regionales.</p> <p>7. No existe una clara línea divisoria entre administradores de la infraestructura y operadores para el servicio a la carga y a las naves.</p> <p>8. No esta claro en quien reposa la responsabilidad de planeación y desarrollo del sistema portuario nacional, por cuanto la Ley solamente pide que se prepare bianualmente un Plan de Desarrollo portuario pero no quedan mecanismos para ejecutarlo o impulsarlo.</p> <p>9. Los resultado diez años después de iniciado el proceso de privatización, no es satisfactorio por cuanto el sistema portuario no se ha modernizado al ritmo del desarrollo del transporte marítimo nacional por falta de inversión en terminales nuevos de servicio publico que apoyen los acuerdos bilaterales y multilaterales de libre comercio frente a competidores que han tenido una modernización muy agresiva de sus puertos y sistemas logísticos.</p> <p>10. Los puertos colombianos de servicio público siguen siendo los mismos que existían en el momento en que se hicieron las privatizaciones.</p> <p><i>(Documento 22)</i></p>
--	--

C. Algunos sistemas de privatización portuaria

CONTENIDO DE INTERÉS	
<p>SANCHEZ, JAIME, 2003.</p>	<p>ALGUNOS MODELOS DE PRIVATIZACION PORTUARIA</p> <p>Se asume que el Estado como dueño natural de la infraestructura portuaria, en los países en desarrollo, no cuenta con los capitales requeridos ni con la flexibilidad para reaccionar con eficacia ante los continuos cambios en el Comercio Internacional y por tanto debe recurrir al capital y la iniciativa privada para resolver este problema estructural y alcanzar altos grados de eficiencia en la operación del sistema portuario del país.</p> <p>Existen varias formas de llevar a cabo la privatización de la operación portuaria y de utilizar la iniciativa privada en el desarrollo y modernización de la infraestructura portuaria. El Banco Mundial, gran impulsador de este modelo, ha desarrollado un “kit” para adelantar este proceso, teniendo en cuenta el grado de privatización deseado y las características particulares de cada país.</p> <p>Una premisa generalmente aceptada, es la de que entre mas alto sea al grado de privatización, mas detallada debe ser la regulación por parte del Estado.</p> <p>Chile, con un sistema portuario similar al de Colombia entre 1975 y 1991, inicio su proceso de privatización en 1981 con un modelo muy similar al que se adoptó en Colombia en 1991, pero desde el inicio de su aplicación se dio cuenta de los problemas que se empezaron a presentar por efecto de la constitución de monopolios privados para reemplazar el del Estado y por tal razón, dejó en suspenso la Ley respectiva con aplicaciones parciales, hasta comprobar que no era el mecanismo apropiado para lograr el desarrollo portuario necesario. Por otra parte, Colombia adopto entre 1981 y 1986 una estrategia orientada a la privatización de la operación portuaria pero dejando los puertos públicos en manos del Estado.</p> <p>En 1990 Chile adoptó una estrategia similar a la de COLPUERTOS (1983-1986) y</p>

en 1991 Colombia hizo suyo el modelo que Chile había descartado en 1990 por

inconveniente para el país y es el que rige los puertos colombianos en la actualidad.

Méjico inicio la privatización de sus puertos (Ley de Puertos 1993) dos años después que Colombia y sus efectos han sido sobresalientes, lo cual le ha permitido apoyar adecuadamente el tratado de libre comercio con Estados Unidos y Canadá.

Es interesante señalar que Méjico encontró necesario crear una empresa para adelantar y profundizar la privatización bajo la dirección de la Administración Portuaria Integral (API) una empresa comercial descentralizada (acorde con el régimen federal del Estado) de propiedad del Estado y con vocación de privatización ella misma mediante la venta de acciones y con capacidad para impulsar el proceso y captar la inversión extranjera en el desarrollo de terminales modernos especializados y además, se estableció una instancia de coordinación al mas alto nivel operativo para dar fluidez al manejo de la interfase mar-tierra (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante).

El proceso descrito resulto muy ordenado y permitió mantener una visión de conjunto sobre el papel de los puertos en el sistema logístico global. En ausencia de un sistema de planificación centralizado, esta visión permite orientar el esfuerzo y aceptar y adaptarse a las tendencias del entorno, como la concentración de carga en algunos terminales y el flujo de inversiones a sitios estratégicos para los corredores globales de transporte multimodal. Querer mantener todos los puertos armónicamente en iguales condiciones para que puedan competir, es simplemente luchar contra las fuerzas del mercado global.

Otro elemento importante es el principio de que el capital privado accede al sistema mediante licitaciones internacionales altamente competitivas. Para las acciones de API existe un límite de capital extranjero (49%) pero para las inversiones en los puertos no hay límite. Los puertos nunca dejan de ser del dominio público y su entrega a particulares solamente por periodos de tiempo fijos y de acuerdo a los resultados de las licitaciones hechas por la API.

Los resultados obtenidos por Méjico son impresionantes:

En un periodo de cinco años (1995-2000) la empresa privada invirtió mil quinientos nueve millones de dólares en adquisición de infraestructura portuaria, construcción de terminales especializados, equipo de alto rendimiento e implementación de sistemas modernos para el manejo y comercio de carga. Durante el mismo periodo la API invirtió trescientos treinta millones en infraestructura portuaria y desarrollo de nuevas áreas para muelles, terminales y zona de almacenaje (Puertos 2002)

Estas inversiones duplicaron el número de terminales especializados, diferentes de los petroleros, en solo cinco años. Entre 1995-2000 el numero de terminales de contenedores se incremento de siete a doce, terminales para granos de 3 a 8, terminales graneleros para minerales de 7 a 12, y terminales para líquidos de 5 a 11. El resultado de esto fue el incremento en capacidad para los terminales diferentes de los petroleros de 59 a 120 millones de toneladas al año. (Puertos 2001)

En Colombia se suprimió la empresa que hubiera podido cumplir las funciones de la API; se entregaron los terminales de una manera dirigida a sociedades que ni siquiera tenían la capacidad económica para pagar su capital suscrito y por eso fue necesario darles exenciones al cumplimiento de la ley vigente para el resto de

	<p>sociedades anónimas y el Estado asumió costosas obligaciones para garantizar la continuidad del negocio ofrecido. (Documento 23)</p>
<p>ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, OIT, Estudio sobre reestructuración portuaria. Impacto Social Puerto de Valparaíso, Chile.</p>	<p>Marco normativo, legislación para el nuevo orden laboral (Chile)</p> <p>Marco Legal General del Modelo Portuario de 1960-1981 El marco legal del sistema portuario chileno desde 1960 a 1981, hay que desglosarlo en una normativa Institucional, la cual fijaba el modelo de los puertos estatales de usos comercial y regulaba a su personal y una normativa laboral que fijaba las regulaciones del sector privado laboral de estiba y desestiba. Esta es la razón por la cual el análisis de las diferentes normativas, no se efectúa en forma cronológica, sino en forma sectorial, con el objeto que se pueda comprender mejor la evolución de este proceso.</p> <p>Marco Institucional. Los Puertos Estatales de uso público en Chile se manejaron desde 1960 a 1981 por medio del D.F.L. 290 de 1960, Estatuto Orgánico de la Empresa Portuaria de Chile, EMPORCHI, En efecto, en 1960 se procedió en Chile a reestructurar la administración pública y a crear una serie de Empresas Autónomas del Estado, para materializar estas acciones el Congreso Nacional delegó en el Presidente de la República las facultades correspondientes por medio de la Ley 13.305. Con estas facultades de dictar decretos con fuerza de ley en diferentes materias, el Ejecutivo por medio del D.F.L. Nº 290 creó la Empresa Portuaria de Chile, EMPORCHI, empresa autónoma del Estado que pasó a depender del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Este cuerpo legal vino a reestructurar el sistema portuario nacional y lo constituyó como un sistema unitario, bajo una sola dependencia, a la cual se le entregó la explotación comercial, la administración y la conservación de los 10 principales puertos comerciales de uso público, asignándosele también las funciones de Autoridad Portuaria Nacional. La ley entregó también a EMPORCHI, la exclusividad para la transferencia, porteo, recepción y almacenaje de las cargas, y la facultad de fijar sus tarifas por medio de decretos supremos. En 1975, la EMPORCHI, tras la creación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, pasó a depender de dicho organismo. El personal de EMPORCHI estaba regido por las regulaciones generales de los empleados del Estado, es decir por las normas generales del Estatuto Administrativo y tenían inamovilidad en su trabajo y horarios, condiciones laborales y remuneraciones fijados por el Gobierno por medio de un Decreto Supremo. Dadas estas circunstancias, el Gobierno tuvo que preparar el terreno para la aplicación de la nueva normativa y así sometió a la EMPORCHI a un severo plan de reducción de personal, para lo cual se utilizaron diversas fórmulas de incentivo para el retiro, entre estas alternativas cabe destacar, las jubilaciones prematuras, la formulaciones de un plan empresarial para el personal que se retiraba voluntariamente, las de indemnizaciones bonificadas, etc. Con este esquema, el personal de EMPORCHI, constituido por 5.117 trabajadores en 1978, fue reducido en 1.625 trabajadores en casi tres años. Estas acciones permitieron que durante el proceso previo a la Ley de reforma, la</p>

falta de personal de tierra para la atención de las operaciones portuarias, fuera siendo transitoria y excepcionalmente suplido por personal privado, proveído por las Agencias Navieras y reclutado fuera del sistema sindical. Esta situación permitió ir creando una corriente de opinión pública favorable a los futuros cambios que se estaban por implementar.

Marco laboral del sector privado portuario.

Por su parte el sector privado, tal como se indicó tenía una regulación establecida por normas especiales, incluidas en más de 13 Leyes y 27 Decretos Supremos, diferentes, debiendo destacarse entre ellos las siguientes:

- Ley N° 10.988/52 Establece Feriado Obreros Marítimos de Bahía
- Ley N° 16.372/65 Establece Exclusividad de Trabajo Marítimo para Gremios de Obreros
- Ley N° 16.724/67 Establece Exclusividad de Trabajo Marítimo para Gremios de Empleados
- Ley N° 17.260/69 Incorpora Nuevos Gremios a la Matrícula
- Ley N° 17.816/72 Configura la Oficina de Contratación de Empleados Marítimos
- D.L. N° 168/73 Otorga Facultades Extraordinarias en Materia Laboral a la Autoridad Marítima.
- Ley N° 18.032/81 Establece Nuevo Sistema Laboral Portuario
- D.S.(M) N° 1340/41 Reglamento de Orden Seguridad y Disciplina
- D.S.(M) N° 100/48 Reglamento que fija atribuciones Autoridades Marítimas y del Trabajo
- D.S.(M) N° 861/58 Establece Comisión Permanente de Empleados Marítimos
- D.S.(M) N° 312/65 Establece Reglamento de Contratación Obreros Marítimos
- D.S.(M) N° 153/66 Establece Reglamento General de Matrículas
- D.S.(M) N° 1.080/67 Establece la Comisión Nacional Marítimo-Portuaria

REFORMAS A LA INSTITUCIONALIDAD PORTUARIA

Marco Institucional.

- **LEY No. 18.042 de 1981**

En 1981, se dictó la Ley N° 18.042, que estableció un nuevo modelo portuario que estaba destinado a cambiar totalmente el sistema estatal que se venía aplicando desde 1960.

Este modelo ordenaba la disolución de EMPORCHI y consideraba la creación de 10 Sociedades Anónimas Portuarias independientes entre sí, las que quedaban bajo un holding que administraría una Corporación Nacional Portuaria, persona jurídica de derecho público con patrimonio propio y sede en la ciudad de Valparaíso, que también se creaba con este solo objeto.

El modelo establecía como principio general la privatización del sistema, tanto en las operaciones portuarias de transferencia, porteo y almacenaje, como en la infraestructura, la que si bien no se vendía, se entregaría en concesión permitiendo la licitación de los sitios de atraque y de los almacenes portuarios, los que administraría el sector privado en régimen de libre competencia.

Sin embargo esta normativa legal de corte liberal y sin mayores regulaciones, no pudo ser implementada, ya que aparecieron una serie de interpretaciones y de suspicacias que hacían prever que algunos sectores económicos, con gran poder, instaurarían un monopolio privado al obtener las licitaciones y concesiones de los principales puertos y sitios de atraque del país.

Todo lo anterior abrió un fuerte debate interno dentro del Gobierno Militar y

finalmente de la nueva ley sólo se aplicó un artículo que permitió el acceso del sector privado a las operaciones portuarias, pero no se concretaron sus demás principios y la ley, aunque vigente, no tuvo aplicación práctica.

En estas materias cabe señalar que al poco tiempo de entrar en vigencia la Ley, el Gobierno Militar creó una Comisión Interdisciplinaria, que trabajó durante cuatro años para buscar una alternativa de solución a las imperfecciones de la ley, y evitar así la constitución de monopolios privados que administraran los puertos y de carteles que manejaran el transporte de las cargas. Lamentablemente, no se pudo establecer un sistema que acercara posiciones conciliatorias entre los diversos organismos intervinientes, tanto públicos como privados y la ley debió ser derogada por el mismo Gobierno Militar que la dictó, por ser inaplicable.

Sin perjuicio de lo anterior, ésta es la normativa legal que fue la base central de todo el proceso de cambios, ya que ella eliminó el monopolio de exclusividad que tenía el Estado, a través de la EMPORCHI, para realizar las funciones de transferencia y manipulación de las cargas en los recintos portuarios, esta fue la norma que dio acceso a que empresas privadas, entraran a desarrollar funciones operacionales portuarias, de transferencia y manipulación de la carga en los recintos portuarios.

Dado lo anterior el modelo funcionó nueve años con estos problemas de indefiniciones y tuvo finalmente que ser readecuado derogándose la ley primitiva y estableciéndose un sistema intermedio, esto sucedió en 1990, un solo día antes de que el Gobierno Militar entregara el mando de la Nación al nuevo Gobierno democrático.

Modificaciones a la Ley de EMPORCHI

- **LEY No. 18.966 de 1990**

Dada la especial situación que se produjo con la imposibilidad de aplicar el modelo de 1981, se dictó en 1990 la Ley N° 18.966, por medio de la cual se restauró la plena vigencia jurídica del sistema portuario y se reformó el D.F.L. N° 290 consagrándose en el derecho, lo que se había venido aplicando de hecho por casi 10 años.

Con estas modificaciones se consagró en definitiva, un sistema mixto por medio del cual el Estado a través de su Empresa Autónoma EMPORCHI, es el que administra la infraestructura y presta los servicios de almacenaje dentro de los recintos portuarios y es el sector privado el que presta los servicios de transferencia, manipulación y porteo de las cargas en régimen de libre competencia.

El modelo quedó entonces conformado con una sola empresa estatal, la EMPORCHI, que administra los 10 principales puertos estatales de uso público, es decir es propietaria de la infraestructura, la cual administra y mantiene, asigna los sitios de atraque, designa los lugares de almacenamiento de las cargas y otorga el servicio de almacenaje dentro de los recintos portuarios, pero no realiza funciones operativas de estiba, desestiba, transferencia y movilización de cargas, tareas que solo las realiza el sector privado, por medio de las empresas de estibas debidamente registradas ante la Autoridad Marítima.

En este esquema la EMPORCHI cobra una tarifa por hora/metro/eslora a las naves, y cobra a los armadores o a las empresas estibadoras, según sea el contrato de transporte, los derechos de transferencia, por utilización del muelle, por ejemplo si el contrato de transporte es bajo condiciones FIO, el derecho de transferencia es cobrado a la empresa estibadora, a su vez si el contrato de

transporte es bajo condiciones LINER, el derecho de transferencia se le cobra al armador.

Por su parte las Empresas estibadoras no cancelan una tarifa especial o adicional al puerto, y tienen la absoluta libertad para fijar sus propias tarifas por los servicios que prestan, las que solo regula el mercado. Este nuevo modelo produjo una amplia apertura del sistema, al cual accedieron una gran cantidad de empresas privadas, produciéndose un alto nivel de competencia, que rápidamente repercutió en bajas significativas en las tarifas aplicadas a estas operaciones, las que como se indicó fueron dejadas a la libre competencia y sin topes o normas de ninguna naturaleza y solo sujetas a las leyes del mercado.

SEGUNDA ETAPA DE LA MODERNIZACION PORTUARIA EN CHILE.

Sin perjuicio de los éxitos que se han obtenido con el proceso de privatización de las operaciones portuarias, tal como se ha indicado, la apertura de la economía chilena ha significado un importante aumento de la actividad portuaria en los últimos años donde la carga total movilizada por los puertos de uso público prácticamente se triplicó.

Este crecimiento ha sido absorbido, hasta ahora, gracias a la introducción de la competencia en el interior de los puertos estatales, en el sistema mixto que se ha reseñado, con una operación de multioperadores, aunque sin duda, también ha influido en el desarrollo del sector, la existencia de 22 puertos privados.

Sin embargo la continuidad de este proceso de crecimiento plantea el desafío de seguir aumentando la capacidad física y operativa del sistema portuario nacional, el cual para su expansión precisa de espacios que son escasos, que tienen usos alternativos y que acentúan la presión sobre las redes de transporte y sus accesos, lo cual hizo que el Gobierno decidiera emprender una segunda etapa de modernización portuaria.

Para esta segunda etapa se definió la incorporación de un sistema de descentralización, el cual se ha señalado no puede ser concebido de una manera maximalista, sin correr el riesgo de pasar de una administración centralizada a una atomizada siendo importante tener en cuenta que la implementación del modelo de descentralización no debería afectar a las adecuadas condiciones de competencia entre puertos y al interior de ellos, objetivos centrales de la nueva institucionalidad.

Con esta orientación, el Gobierno inició una segunda etapa de modernización portuaria destinada a atraer inversiones en aumento de infraestructura, en nuevas tecnologías y métodos más modernos de gestión, de tal manera que se pueda explotar los puertos en forma más eficiente, con una adecuada asignación de los recursos fijando las condiciones apropiadas para que el sector privado asuma un papel activo en estas tareas.

En este contexto, se hizo necesario efectuar una nueva reforma al marco legal, con el objeto de poder poner en marcha un nuevo esquema con la perspectiva de impulsar un desarrollo competitivo y sustentable en el largo plazo, aprovechando al máximo los elementos positivos ya existentes, como es la competencia en el interior de los puertos estatales administrados por EMPORCHI.

Bajo los parámetros antes indicados esta segunda etapa se inició con fecha 1º de septiembre de 1995, al enviarse a tramitación parlamentaria un Proyecto de Ley de Modernización del Sector Portuario Estatal, la cual fue aprobada como Ley Nº 19.542 de Modernización del Sector Portuario Estatal, el 19 de Diciembre de 1997.

Esta ley creó 10 Empresas Portuarias Estatales, con el objeto de garantizar la competencia entre puertos, e incentivar la participación del máximo posible de operadores portuarios interesados en ofrecer sus servicios, mecanismo esencial para lograr los aumentos de eficiencia que se requieren. Por otra parte, resulta indispensable que las empresas en el desarrollo de sus actividades, se concentren en la promoción de la competencia en el interior de los puertos, procurando un trato no discriminatorio a los usuarios, velando por la posibilidades de expansión y preservando y fortaleciendo los niveles de productividad, eficiencia y competitividad.

En esta estructura, las nuevas empresas, que han iniciado sus operaciones en forma escalonada a contar del 31 de Enero de 1998, se rigen por las normas de las Sociedades Anónimas y poseen sus respectivos directorios conformados por destacados personeros designados por el Presidente de la República, los que deben garantizar idoneidad profesional, independencia frente a los intereses corporativos, no pudiendo ellos estar vinculados a empresa relacionadas con el negocio marítimo portuario, ni con cargos públicos o políticos.

Por otra parte, la estructura que las hará regirse por las normas de las sociedades anónimas, les permitirán funcionar dentro de un marco muy semejante al de las empresas privadas, sin que por ello pierdan su carácter público, pero sin que dependan de las instancias intermedias del aparato del Estado.

La ley considera la descentralización y autonomía de estas empresas las cuales compatibiliza con el principio de igualdad financiera, tributaria, laboral, de auditoría y de control, frente a los puertos privados, de manera que su administración sea transparente y permita una sana y leal competencia entre ambos sectores.

Para cumplir con su objeto social, las empresas estatales autónomas deberán privilegiar la participación del sector privado y para ello podrán delegar sus funciones a terceros, a través de los diversos instrumentos que se crean, tales como el otorgamiento de concesiones portuarias, arrendamientos de espacios o la constitución de sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas chilenas o extranjeras.

Con este modelo, las empresas portuarias estatales tendrán a su alcance una serie de herramientas prácticas que podrán utilizar de acuerdo a sus propias realidades y en conformidad a sus planes de desarrollo.

El otro elemento esencial de la modernización lo constituye el cambio del régimen laboral, el que se estableció se regirá por las normas generales del Código del Trabajo, regla que les otorgará la flexibilidad necesaria para seleccionar a su personal y responder de sus resultados ante todos los ciudadanos, los que las evaluarán teniendo en cuenta no solo sus propios resultados y logros, sino también las podrán comparar con otros sectores económicos del país.

En todo caso, el Supremo Gobierno estimó necesario e indispensable no solo considerar los derechos de los trabajadores de EMPORCHI, sino además promover una serie de incentivos destinados a indemnizaciones y jubilaciones prematuras, sino también como un principio de reconocimiento y justicia, hacerlos partícipes de este proceso a través de la designación de uno de sus representantes con derecho a voz en el directorio de cada una de estas empresas autónomas.

En esta segunda etapa, de los actuales 1.500 trabajadores de EMPORCHI, ya se ha acogido a las normas de jubilación, jubilación anticipada y Plan de Retiro Voluntario 850 trabajadores.

REFORMAS A LA SITUACION LABORAL PORTUARIA

• **LEY No. 18.032 de 1981 sector Portuario Privado**

La normativa legal del sector laboral privado, tal como se indicó estaba constituida por una serie de leyes, decretos supremos, reglamentos y resoluciones de la Autoridad Marítima, y por los Convenios Laborales Colectivos Obligatorios y de carácter nacional, toda esta maraña de disposiciones y regulaciones fue reformada en su totalidad por medio de la dictación de la Ley N° 18.032 de 1981, este texto vino a decretar la eliminación del monopolio sindical para el desarrollo del trabajo portuario y junto con poner termino al sistema de matrículas e indemnizar en más de 50 millones de dólares a los trabajadores matriculados y suplentes, la ley también decretó la libertad del sistema laboral y dio por terminados todos los convenios colectivos y las restricciones al uso de la mano de obra en los puertos.

Estos cambios decretaron la libertad laboral del sector y propiciaron las negociaciones directas por empresas y por puertos, permitiendo también que las empresas Estibadoras operaran integralmente desde el fondo de las bodegas de las naves, hasta el lugar de reposo de las mercancías y vice-versa, dándose por terminado el sistema de quiebre de las operaciones al tener que emplearse trabajadores diferentes abordo que los de tierra.

Por otra parte, tal como se indicó, la EMPORCHI dejó de prestar las operaciones de movilización de cargas y desahució a gran parte de sus trabajadores estatales que realizaban dichas faenas, los que en su gran mayoría se trasladaron a prestar servicios en el sector privado.

• **LEY No. 18.462 de 1985**

El régimen de plena libertad contractual, junto a la de falta de control por parte de las autoridades fiscalizadoras y al nacimiento de nuevos problemas laborales, indujo al Gobierno Militar en 1985 a introducir nuevas modificaciones a la legislación laboral, para lo cual se dictó la Ley 18.462, donde se fijaron las condiciones mínimas para los empleadores que ocupaban trabajadores portuarios, delegándose en el Ministerio del Trabajo y Previsión Social su control y otorgándole la facultad de elaborar un reglamento al efecto.

En efecto en Mayo de 1986, se dictó el Reglamento de Trabajo Portuario establecido por medio del Decreto Supremo (T) N° 48.

Este texto legal vino a establecer los registros especiales y las condiciones que debían cumplir las empresas operadoras portuarias.

Nació con estas regulaciones el concepto de Operador Portuario Privado, de Empresas Estibadoras o de Muellaje o Agentes de Estiba y Desestiba.

El Reglamento señaló asimismo, que solo podían desempeñar estas funciones, aquellas empresas nacionales que estuvieran inscritas ante la Autoridad Marítima y cumplieran todos los requisitos que se fijaban en el mismo texto legal y otorgó a las Autoridades Marítimas, Aduaneras, Portuarias y del Trabajo las facultades de fiscalizar su funcionamiento.

Con estas regulaciones el sistema comenzó a reestructurarse y se fueron ordenando sus operaciones y dando una transparencia al mercado laboral y al de los servicios.

La normativa legal, que está vigente hasta hoy, estableció los siguientes requisitos:

- Constitución como empresa chilena. Para lo cual se exige poseer más del 50 % de su capital real y efectivo de propiedad de chilenos o empresas chilenas.
- Personal Directivo Nacional. Para lo cual se estableció que el Presidente, Gerente y la mayoría de sus Directores deben ser chilenos.

- Registro ante la Autoridad Marítima.
- Establecimiento de un domicilio en cada puerto donde fueran a realizar sus actividades.
- Designación de apoderados ante la Autoridad Marítima, la Autoridad Portuaria y la Autoridad Aduanera y Laboral.
- Declaración de Capital ante la Autoridad Marítima
- Otorgamiento de una garantía ante la Autoridad Laboral para responder del fiel cumplimiento de sus obligaciones contractuales con los trabajadores.

Organismo de Control:

Antes de 1981 la Autoridad Marítima, representada por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, sus Gobernaciones Marítimas y sus Capitanías de Puertos, regulaba todas las funciones del tráfico marítimo, el practicaje y pilotaje, la seguridad en general, tanto la física como la industrial y registraba y otorgaba las matrículas al personal de empleados de bahía, estibadores, marineros auxiliares, embaladores y cuidadores y les aplicaba las regulaciones de orden seguridad y disciplina y ejercían el control de cumplimiento de los Convenios Colectivos.

En el nuevo modelo la Autoridad Marítima, continua regulando todas las funciones del tráfico marítimo, el practicaje y pilotaje, la seguridad en general, tanto la física como la industrial, habiendo solo abandonado sus funciones de los aspectos laborales portuarios, los que ahora están bajo la tuición de los organismos fiscalizadores del Ministerio del Trabajo.

Estas condiciones son las que están vigentes y operan hasta hoy.

MODIFICACIONES AL CUDIGO DE COMERCIO.

Para los efectos de tener el cuadro completo del marco legal del sector empresarial portuario, en 1988 al modificarse el Libro III del Código de Comercio se incluyó en su normativa un capítulo especial sobre los Agentes de Estiba y Desestiba, Empresas de Muellaje u Operadores Portuarios en el que se regularon e incorporaron las normas generales antes indicadas, sus definiciones, sus alcances y su campo de acción, quedando así estructurado todo el marco legal por el cual los operadores portuarios privados pueden ejercer sus funciones en Chile.

El Código vino también a establecer que para poder actuar como Operador Portuario o Empresa de Estiba, estos requerían de un mandato escrito, otorgado por un Armador, un consignatario, un embarcador, un Agente General o un Agente de Naves, declarando expresamente que este mandato podía constituirse por escritura pública o privada, telex, fax, o cualquier otro medio idóneo escrito.

Asimismo el Código estableció que las relaciones entre el Operador y sus clientes se regirá por lo establecido en los respectivos contratos de servicios y que solo en subsidio y a falta de estos, regirán las normas del mandato mercantil que establece el mismo Código para las actuaciones de los comerciantes.

En estas materias es importante destacar que la normativa actual define a los Operadores Portuarios como Empresas Estibadoras, Empresas de Muellaje o Agentes de Estiba y Desestiba y señala que ellos son las personas naturales o jurídicas chilenas, que efectúan en forma total o parcial la movilización de la carga entre las naves y los recintos portuarios o los medios de transporte terrestre y vice versa.

Se establece asimismo que estos Agentes son los que representan a sus clientes ante las autoridades marítimas y portuarias y pueden prestar los servicios de

	<p>estiba y desestiba y demás faenas anexas en la operación de carga y descarga de naves y artefactos navales, incluyendo en ellas las funciones para consolidar y desconsolidar contenedores dentro de los recintos portuarios y en general realizar todos aquellos actos y gestiones propias de la movilización de la carga entre las naves y los medios terrestres de transporte, incluyendo las operaciones intermedias que deban realizarse en los recintos portuarios y en las naves atracadas o a la gira, tales como arrumajes, apilamientos, desplazamientos horizontales y verticales, depósitos, almacenamientos, etc.</p> <p>Estos Agentes en general, y fuera del registro ante la Autoridad Marítima, deben efectuar una declaración de capital y otorgar una garantía, pero estos requerimientos que fueron cuantificados expresamente han sido de difícil fiscalización práctica, y ello ha permitido que sean sustituidos por declaraciones de capital nominal, ya que la ley no exige un monto determinado del capital para operar sino solo para los efectos declarativos, y por otra parte, las garantías, que si tienen una tabla de cálculo para su cuantificación, que depende del número de trabajadores promedios utilizados en sus faenas, se permite que estas sean sustituidas por pólizas de seguro, lo cual si bien facilita el acceso al sistema de cualquier persona interesada, permite que aquellas sin tener experiencia, ni medios o recursos humanos, ni materiales propios pueda ofrecer servicios y realizar sus labores, lo que ha posibilitado el acceso de personas inescrupulosas que operan con solo una oficina ficticia y con capitales nominales, las que comúnmente son denominadas "Empresas de Maletín " y ellas desaparecen del mercado a voluntad de sus propietarios, generalmente después de realizar acciones de competencia desleal que solo desprestigian el sistema y traen desconfianza en los usuarios.</p> <p><i>(Documento 24)</i></p>
--	--

D. Planes de expansión portuaria

CONTENIDO DE INTERÉS	
<p>SÁNCHEZ, JAIME, 2003</p>	<p>ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS PLANES DE EXPANSION PORTUARIA.</p> <p>La Ley 1ª del 10 de enero de 1991, expedida en desarrollo del artículo 334 de la Constitución Política , en su artículo 23 define las autoridades portuarias nacionales y asigna al CONPES la función de aprobar o improbar los Planes de Expansión Portuaria, que deberán ser presentados por el Ministerio de Obras Publicas y Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los Planes de Expansión Portuaria aprobados por el CONPES y que se adoptan por decreto en cumplimiento del artículo 24 de la misma norma.</p> <p>Para este análisis se usaron los Planes de Expansión Portuaria 1993-1995; 1996-1997; 1998-1999; y 2002-2003.</p> <p>Con el fin de simplificar el análisis, este se concentrara en los siguientes puntos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Balance de demanda y capacidad instalada. 2. Inversiones portuarias, gubernamentales, de las SPR y demás sociedades portuarias. Esta diferenciación se debe hacer para contabilizar su efecto en las contraprestaciones. 3. Contraprestaciones. 4. Proyectos portuarios y nuevas concesiones.

La metodología seleccionada consiste en tomar cada punto y ver el tratamiento que le da cada Plan y en esta forma tratar de hacerle un seguimiento en los Planes sucesivos.

ANALISIS.

1. BALANCE DE DEMANDA Y CAPACIDAD INSTALADA.

Se observa un cierto sesgo en la presentación de estadística sobre demanda servida e índices de productividad, que conduce a dejar la sensación del papel fundamental de las Sociedades Portuarias Regionales en los logros positivos alcanzados. Al respecto, es necesario puntualizar que los incrementos en los volúmenes de carga ocurridos en el periodo 1991-1992 se debieron a la apertura económica y que las mejoras de productividad en lo referente a toneladas hora cargadas/descargadas se produjeron por la acción de los operadores privado que entraron a los puertos en gran numero (500 se mencionan en un Plan) y en condiciones de franca competencia. La misma causa produjo el descenso de las tarifas y en parte redujo la permanencia de los buques en puerto, por cuanto es necesario tener en cuenta que esta permanencia depende no solo de las empresas de estibadores sino de la forma y composición de la carga abordo. Cuando se descarga y carga un buque con carga mixta, la permanencia en el muelle esta condicionada por la operación mas lenta, cosa que los navieros aprendieron rápidamente con la llegada del contenedor y por tanto los buques de carga mixta desaparecieron con la Flota Mercante Grancolombiana que transportaba sacos de café sueltos junto con contenedores y demoraba semanas cargando y descargando. Una gran parte de las demoras de los buques en puerto la producían estos buques técnicamente obsoletos pero que ocupaban el 75% del tiempo de atraque en los puertos colombianos. (Para un lector desprevenido, no queda claro en que año era que los buques duraban en promedio 10 días o cuando fue que se incremento la carga 1.6 veces o si durante varios años las tarifas se redujeron en un 52%. Es importante aclarar que las Sociedades Portuarias Regionales empezaron a disfrutar de sus concesiones a partir del Plan de Expansión 2003-2005.

Para seguir utilizando este mejoramiento substancial en la operación portuaria, las estadísticas en los Planes subsiguientes siguen tomando las cifras de este periodo para mejorar los resultados de los siguientes periodos bianuales, en lugar de tomar el periodo de análisis específico (el tiempo de duración de un Plan) para mostrar los verdaderos resultados de la gestión y atribuirle a cada actor los méritos que le correspondan y solo entonces compararla con los anteriores. Este deseo de mejorar la imagen de las SPR es un poco preocupante si se tiene en cuenta que seguramente las cifras del documento y los comentarios, fueron preparados por la entidad encargada por la Ley para vigilar y controlar a los favorecidos injustamente.

El gran numero de terminales y muelles de servicio privado es muy preocupante por cuanto muestra una tendencia creciente y no corregida, de que cada quien resuelva su problema como pueda sin que exista una política coherente para ofrecer los servicios públicos y hacer un mejor uso del recurso costero tan escaso y apreciado en la mayoría de los países.

El porcentaje de carga contenerizada de solo el 28% es preocupante y debería haber obligado a los organismos de planificación portuaria a diseñar estrategias para corregir una situación que al parecer esta dejando a los puertos colombianos al margen de los corredores de transporte regionales en un momento critico: la negociación de tratados bilaterales y multilaterales de libre comercio. El nivel de

las tarifas portuarias para carga general y mixta es un indicador engañoso para la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales, por cuanto lo que verdaderamente cuenta es el valor CIF en el destino final y unos puertos muy baratos no significa que los navieros cobren fletes bajos, por cuanto los volúmenes de carga y la contenerización (costos de transferencia muy bajos) son los factores que verdaderamente reducen los costos del transporte.

Un bajo índice de ocupación no necesariamente indica que no se requieran inversiones portuarias, por el contrario, es posible que se requiera reorientar el servicio hacia lo que el transporte marítimo necesita y requiere, de conformidad con sus avances tecnológicos. No se debe ignorar que los puertos públicos colombianos son los mismos de la década de 1980 con estructuras reforzadas y reparadas, en esa época, para sortear una etapa de transición antes de entrar a los sistemas portuarios modernos, terminales especializados, como lo hicieron o están haciendo, Panamá, Chile, Jamaica Bahamas, etc. para hablar únicamente de los países en desarrollo.

Solamente en el Plan de Expansión 2002-2003 se señala esta preocupación y se anuncian políticas acordes con el “Estudio de ordenamiento físico, portuario y ambiental de los litorales colombianos” terminado en 1999 e incorporados en este Plan en lo referente a la Sectorización del Litoral Colombiano. Este es un avance en la formulación de políticas para el sector que no es muy evidente en los Planes anteriores.

La multiplicidad de muelles privados, muchos de ellos con bajos índices de ocupación, impide la aplicación de economías de escala, con excepción de casos muy puntuales como Puerto Bolívar y el porcentaje de la carga total que por ellos se mueve y los índices promedio de ocupación, indican que el sistema portuario colombiano adolece de muchas y costosas ineficiencias que le impiden utilizar con éxito su posición geográfica.

Solamente en el Plan de Expansión 2002-2003 se señala esta preocupación y se anuncian políticas acordes con el “Estudio de ordenamiento físico, portuario y ambiental de los litorales colombianos” terminado en 1999 e incorporados en este Plan en lo referente a la Sectorización del Litoral Colombiano. Este es un avance en la formulación de políticas para el sector que no es muy evidente en los Planes anteriores. La multiplicidad de muelles privados impide la aplicación de economías de escala, con excepción de casos muy puntuales como Puerto Bolívar y el porcentaje de la carga total que por ellos se mueve y los índices promedio de ocupación, indican que el sistema portuario colombiano adolece de muchas y costosas ineficiencias que le impiden utilizar con éxito su posición geográfica.

1. INVERSIONES

Las inversiones privadas dejan grandes interrogantes en cuanto a su pertinencia, cumplimiento y equidad con la Nación. Si se tiene en cuenta que la fórmula para el cálculo de las contraprestaciones establece que de ella se descontarán las inversiones que realicen las Sociedades Portuarias Regionales durante el periodo anual respectivo, no debe extrañar el volumen de estas y su bajo cumplimiento o la amplitud de su cubrimiento (cursos, mercadeo, estudios ambientales, control de contaminación, compra de equipo para manejo de carga sin ser operadores y aun la obtención en arrendamiento financiero, etc. actividades estas que entran dentro del giro ordinario de la gestión de cualquier empresa y deben presupuestarse con cargo a sus ingresos regulares) porque al fin y al cabo la Nación es la que paga vía devolución de las contraprestaciones. El Plan de

Expansión 2002-2003 se sale de la rutina de aprobar y descontar para cuestionar la pertinencia de tales "inversiones" frente a las necesidades reales y entra a fijar políticas para la propia inversión. Esto parece un avance real en la dirección correcta.

A pesar de que en la metodología para calcular la contraprestación (Anexo 5 al Plan de Expansión Portuaria 1996-97) se establece que: "El tipo de inversiones a descontar de la contraprestación debe corresponder exclusivamente a inversiones directas en obras civiles cuyo propósito sea adaptar las características físicas del sitio como puerto (profundidad y abrigo), o inversiones en la infraestructura del terminal." Se registran casos como el de las grúas en arrendamiento financiero cuyo costo para el descuento es objetado por la SGP pero sin embargo se registra para que el porcentaje de cumplimiento, y el descuento posiblemente, queden cerca de los niveles proyectados.

El Plan de Expansión Portuaria 2002-2003 por primera vez menciona algo propio de cualquier planeación prospectiva y previsiva: empezar a prepararse para recibir las instalaciones concesionadas de servicio público a fin de que este no se vea afectado durante la transición y no se repita la historia pasada de que por el Estado no estar preparado para recibir las, se sigue el camino fácil de prorrogarlas indefinidamente.

2. CONTRAPRESTACIONES.

Todos Los Planes de Expansión Portuaria coinciden en que la metodología, y por consiguiente la fórmula resultante, debería reflejar los factores a tener en cuenta:

- i) Costo de oportunidad del bien público;
- ii) Dimensiones óptimas de de las facilidades de servicio público y privado;
- iii) La inversión y los compromisos de modernización;
- iv) El ofrecimiento del servicio público y
- v) Los costos de vigilancia ambiental

Sin embargo, la fórmula resultante:

$$C = (aR) - (bL)$$

En donde **C** es el valor de la contraprestación

R corresponde a los ingresos brutos de concesionario

L corresponde a la inversión realizada por el concesionario durante el año para el cual se calcula la contraprestación;

a es un coeficiente igual o menor de 1 para garantizarle al concesionario unas utilidades "adecuadas" sobre unos ingresos proyectados. Es decir, bastante subjetivo y

b corresponde a la porción acordada con el concesionario de sus inversiones en el año que se descontara de la contraprestación. Generalmente es igual a 1. Esto también es muy subjetivo.

Visto lo anterior, se puede afirmar que todos los Planes de Expansión Portuaria tienen una gran inconsistencia entre la teoría y la práctica en este punto particular.

Más aun, en la recomendación 2 c. Del Plan 2002-2003 se ordena: "Diseñar una herramienta de seguimiento del estado de la infraestructura portuaria", lo cual indica que la metodología de la SGP para hacer seguimiento a las inversiones descontables de la contraprestación, es en el mejor de los casos, muy precaria.

4. PROYECTOS PORTUARIOS Y NUEVAS INVERSIONES.

Es significativo que no aparezcan nuevos proyectos para el desarrollo de terminales especializados a partir de la adjudicación de concesiones a las

	<p>Sociedades Portuarias Regionales teniéndose un índice tan bajo de automatización portuaria (solamente el 28% de la carga se transporta en contenedores). Los terminales especializados para el manejo de contenedores, como CONTECAR nacieron antes de dicha adjudicación y, por razones que se deben estudiar cuidadosamente, se quedaron en etapa pre operativa y no han alcanzado pleno desarrollo.</p> <p>Es una verdadera paradoja que la utilización de la capacidad instalada sea también tan baja, 43%, lo que indicaría la inconveniencia de nuevas inversiones en infraestructura. La respuesta podría ser que las instalaciones actuales no son las que requiere el transporte marítimo (manejo altamente automatizado de contenedores en terminales especializados y sistemas logísticos apropiados). deberá revertir esta infraestructura a los entes ejecutores concedentes. En este sentido, el Ministerio de Transporte deberá desarrollar la reglamentación necesaria y aplicarla oportunamente, para asegurar la prestación continua del servicio portuario en las instalaciones de servicio publico.</p> <p><i>(Documento25)</i></p>
--	--

E. Resúmenes de algunas publicaciones pertinentes

	CONTENIDO DE INTERÉS
<p>NACIONES UNIDAS, Desarrollo portuario, Manual de planificación para los países en desarrollo. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Segunda edición revisada y aumentada. 1984.</p>	<p>“Al parecer, hasta ahora, en muchos países las autoridades no se han percatado de la importancia primordial de una política previsora de desarrollo portuario. Por eso, a menudo los puertos no se hallan en condiciones de adaptarse al ritmo de expansión del tráfico marítimo de altura y cabotaje del país.” (Pág.1)</p> <p>“Por otra parte, los puertos marítimos pueden desempeñar un papel destacado en el fomento del comercio internacional al generar actividades comerciales e industriales que contribuyen directamente al progreso económico del país. La historia de muchos puertos muestra como una política audaz de ampliación y modernización portuaria puede revitalizar la economía de una región.” (Pág.1)</p> <p>“1. Los adelantos tecnológicos de los últimos años hacen indispensable la planificación global del sistema de transporte de los países en desarrollo a fin de lograr un equilibrio entre las capacidades de las diversas partes del sistema. En la esfera del transporte marítimo es posible a veces, en particular por lo que respecta a los movimientos de mercancías a granel y de cargas autorizadas, incluir en un plan coordinado las instalaciones marítimas, portuarias y de transporte interior. En otros casos, el tráfico marítimo escapa al control del responsable de la planificación y solo es posible coordinar las instalaciones portuarias con las del transporte interior y la distribución.”(Pág.5)</p> <p>“2. En el sector de los puertos se precisa un plan equilibrado para cada clase de tráfico marítimo. Hay que tomar en consideración el número de puertos, su especialidad y su emplazamiento. (Pág. 5)</p> <p>“3. Aunque algunos países todavía permiten la libre competencia entre sus puertos, esta ya no se considera aceptable cuando los recursos nacionales son limitados. Por ejemplo, la tendencia a la manipulación de las mercancías a granel en terminales especializados con un considerable movimiento de mercancías (el movimiento anual de mercancías de esas terminales se mide en millones de toneladas) significa que la totalidad de la corriente de tráfico nacional de un producto determinado puede ser manipulada en un terminal, independientemente</p>

de las necesidades geográficas aparentes.” (Pág.5)

“4. Cualquiera que sea la clase de la carga, ahora mas que nunca es necesario evitar el exceso de inversiones que puede acarrear la competencia, dado que las técnicas de manipulación de la carga son cada vez mas costosas. La evolución de la técnica de los transportes requiere instalaciones de manipulación de la carga tan especializadas que la coordinación regional de las inversiones en terminales especializadas esta plenamente justificada. La planificación común de las inversiones portuarias por parte de los países que comparten el mismo *hinterland* puede ser muy ventajosas desde el punto de vista económico pero, en la actualidad es prácticamente imprescindible que cada país elabore su propio plan nacional de puertos.”(Pág.5)

“B- Administración portuaria nacional.

9. En este punto también será necesario decidir la política de la financiación de la infraestructura portuaria a fin de determinar la parte que será costeada por la administración central y la parte que se sufragará con cargo a los ingresos propios de cada administración o autoridad portuaria. Ciertas partidas importantes de gastos de capital podrían constituir un esfuerzo excesivo para la economía del puerto si tuviesen que sufragarse con cargo a los ingresos, manteniendo al mismo tiempo las tarifas portuarias a un nivel razonable. Algunos sostendrían que solo la financiación de los sistemas de transporte conexos por carretera y ferrocarril no debería corresponder al puerto, mientras que otros aducirían que la de las principales obras de infraestructura, como las escolleras, y obras como el dragado de los canales de acceso también deberían correr a cargo, total o parcialmente, de la administración central o regional. Incumbe a las autoridades de cada Estado decidir la política apropiada con arreglo a la capacidad financiera de los puertos existentes y la rentabilidad prevista de los nuevos puertos proyectados.

10. Al decidir en que medida deberían incumbir a la administración central la competencia para fijar el orden de prioridades del desarrollo portuario, conviene tener presente que, que por razones de sus propios límites naturales, la administración portuaria puede tener dificultades para determinar el emplazamiento económicamente adecuado de una nueva terminal. En un periodo de transición, la administración del puerto probablemente hará hincapié en las soluciones que le permitan preservar o ampliar su nivel de actividad. Los adelantos técnicos modernos hacen que esas tendencias sean poco recomendables desde el punto de vista del interés general del país, puesto que el emplazamiento de las instalaciones portuarias existentes puede ser inadecuado para el empleo de las nuevas técnicas.

11. Por consiguiente, hay buenas razones para establecer un organismo oficial especializado con atribuciones generales para coordinar la política portuaria a nivel nacional. A fin de crear y mantener la capacidad necesaria y hacer posible un libre intercambio de ideas entre las numerosas partes interesadas, quizás convenga que ese organismo sea independiente del ministerio competente y adopte la forma de una junta nacional de puertos con facultades definidas por la ley, como las que se enumeran a continuación. Existe un estrecho paralelismo con el establecimiento en diversos países de organismos autónomos de aeropuertos, del petróleo, etc. Dichos organismos podrían disponer de una pequeña secretaria permanente. (Pág. 7)

“D- Planificación a largo plazo

20. Para preparar el plan nacional de puertos y el plan general de cada puerto, el

planificador necesita determinar el contexto de desarrollo dentro del cual operara cada puerto. Para ello debería examinar los aspectos siguientes:

a) Función del puerto, que puede abarcar las tareas siguientes o algunas de ellas:

i) Atender a las necesidades de intercambio internacional de su *hinterland*, según se refleja en las previsiones de trafico, ya todas las necesidades globalmente, ya con exclusión de determinadas mercancías (por ejemplo mercancías a granel, cuya manipulación deberá efectuarse en terminales especiales que no dependen del puerto);

ii) Contribuir a la promoción del comercio y al desarrollo industrial regional;

iii) Atraer una mayor proporción del tráfico internacional, ya mediante el trasbordo, ya mediante los transportes interiores;

iv) Proporcionar facilidades de transito hacia *hinterland* lejanos a los que tradicionalmente no se prestan servicios o hacia países vecinos sin litoral;

b) Alcance de las competencias del puerto con respecto a las necesidades de infraestructura, a saber:

i) Competencias marítimas, que pueden ser globales y abarcar desde la recalada hasta el atraque, o canales de acceso a la financiación de las principales obras marítimas (por ejemplo, escolleras principales, grandes dragados);

ii) Competencias terrestres, que pueden ser globales y abarcar los enlaces por carretera o ferrocarril entre el puerto y los almacenes interiores, etc. o excluir los enlaces compartidos con otros usuarios o las carreteras o ramales ferroviarios locales de enlace;" (Pág.8)

c) Política de utilización del terreno para el puerto, que puede gozar de libertad dentro de limites fijos, de libertad para adquirir o enajenar terrenos contiguos en el mercado libre o mediante compra forzosa o de libertad para adquirir terrenos no contiguos para almacenamiento, para almacenes de despacho de mercancías hacia el interior o para nuevos puestos de atraque en nuevos emplazamientos costaneros;

d) Política financiera respecto del puerto, que puede ser plenamente comercial, autosuficiente y con libertad para fijar las tarifas según las necesidades, estar sujetas a restricciones en materia de política tarifaria vinculadas a una limitación en lo relativo a la responsabilidad comercial o estar sujeta al control publico como instrumento de desarrollo nacional.

21. El plan a largo plazo hará más hincapié en lo que es conveniente que en aquello que según sus tendencias parece probable. El responsable de la planificación necesita colocarse en la situación futura, aunque sea 20 años mas tarde, y tratar de trazar un cuadro coherente de lo que existirá en ese momento.

22. Esa perspectiva general permitirá al responsable de la planificación presentar una previsión razonable del futuro que, por lo menos, viable y lucida, aun cuando no pueda haber ninguna seguridad de que sus predicciones sean correctas en todos los detalles. El aspecto de la utilización del terreno y el de las principales realizaciones en los canales y zonas marítimas son los elementos más fundamentales del plan a largo plazo. Esos elementos deben tratarse de manera que corresponda al incremento previsto del trafico, que a largo plazo puede ser bastante considerable (por ejemplo, un incremento del 10% anual sobre un millón de toneladas supone en 20 años un aumento de 6,7 millones de toneladas). Los adelantos técnicos modernos hacen más imperativa que nunca la necesidad de disponer de una superficie considerable. Una terminal de contenedores o una gran terminal mineralera necesitan una superficie de decenas de hectáreas. Es

	<p>evidente que si no se reservan considerables extensiones de terreno puede ocurrir que este sea utilizado primero para zonas residenciales o para otros fines.</p> <p>23. Las políticas de planificación industrial de la administración central, regional o municipal y el plan nacional de puertos, cuando este exista, deberían proporcionar en gran parte el marco necesario para fijar los objetivos de cada puerto. Sin embargo, no sería razonable esperar que los responsables de esas políticas sean muy precisos al principio, ya que se conocimiento de las posibilidades de desarrollo portuario será probablemente incompleto. Es casi seguro, pues, que el responsable de la planificación portuaria, después de hablar con las autoridades interesadas y de recoger las diversas opiniones, se encontrara con que quedan aun algunas cuestiones sin responder. Se vera entonces obligado a llenar esas lagunas haciendo sus propias hipótesis sobre la función a largo plazo del puerto. Es mucho mas importante lograr una interpretación razonablemente completa de esa función, quizás en el plazo de un mes después del comienzo del proyecto, que tratar de obtener una declaración oficial exacta y de carácter formal.</p> <p>24. Las instalaciones de reparaciones de buques (diques secos, diques flotantes, varaderos, etc.) también suelen estar bajo el control de una autoridad portuaria y deben planificarse al mismo tiempo que las instalaciones de manipulación de carga en el plan general. En primer lugar habrá que saber si esas instalaciones deben estar situadas en la zona portuaria y, en caso afirmativo, que repercusiones tendrán en la zonificación, los movimientos de buques, etc.” (Pág. 8 y 9) (Documento26)</p>
<p>CHIN SOO LIM, Private Participation System on Port Development Projects. 2001</p>	<p>Corea del Sur se encuentra localizada en la parte central del noreste asiático. De acuerdo con el Plan Maestro de Desarrollo Portuario coreano, el volumen total de carga que sus puertos estarán recibiendo para el año 2011 será de 1.5 billones de toneladas y 30 millones de TEU, mientras que en la actualidad esas cifras se encuentran en el orden de los 866 millones de toneladas y 10 millones de TEU (2001). Como el presupuesto estatal resulta ser insuficiente para el desarrollo de la infraestructura necesaria para satisfacer dichas proyecciones (se estima una cifra cercana a los 29 billones de dólares), el gobierno coreano lanzó una atrevida propuesta con el objetivo de obtener la totalidad de los recursos. El Sistema de Participación Privada (PPS por sus siglas en inglés) busca asegurar la provisión eficiente y transparente de la infraestructura necesaria, por medio de la utilización de la creatividad y la eficiencia del sector privado. De igual forma, esta iniciativa busca movilizar el máximo de recursos extranjeros hacia este rubro, para así también colaborar con el manejo de las crisis de política cambiaria.</p> <p>Características y riesgos de los proyectos de inversión de infraestructura.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Expectativas de largos periodos de vida económica de la infraestructura. 2. Necesidad de grandes cantidades de capital durante el periodo de construcción. 3. Largo y costoso periodo de tiempo para el comienzo y posterior desarrollo de la construcción. 4. Inversiones irreversibles. 5. Largos periodos de construcción. 6. Individualidad de cada uno de los proyectos de infraestructura. 7. Bajos niveles de costos operacionales, comparado con el de los costos fijos. <p>Estas características conllevan a que estas inversiones sean determinadas por altas inversiones iniciales, largos periodos de recuperación de dichas inversiones,</p>

	<p>inexistencia de ingresos durante la construcción y por ende, existencia de riesgos inciertos.</p> <p>Incentivos</p> <p>Debido a la existencia de muchos riesgos inciertos y con el objetivo de atraer inversionistas privados, tanto nacionales como extranjeros, es menester crear una serie de incentivos. Dentro de estos deben destacarse los siguientes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reducción y exención de impuestos y otras tarifas. 2. Creación de un subsidio gubernamental, el cual se hará efectivo únicamente cuando la obra se encuentra en situación extrema, la cual lleva al concesionario a optar por una posible salida del proyecto. 3. Garantía de ingresos mínimos, siempre y cuando estas no sean producto de estudios simples, que degeneren en pésimos negocios para el Estado, tal como ocurrió en Colombia con el desarrollo de las concesiones de carreteras de primera generación. 4. Riesgo compartido para los riesgos de tipo cambiario. 5. Reconocimiento del derecho de compra de las obras realizadas, cuando por situaciones extremas, el desarrollo de la obra se hace insostenible para el concesionario y por lo tanto este tengo que salir del negocio. 6. Implementación de proyectos suplementarios, queriendo esto decir, que una vez se presente la necesidad de desarrollar nuevas obras complementarias a la principal, se le entregue en lo posible dichos proyectos al concesionario, con el objetivo de hacer más atractiva la inversión. <p><i>(Documento27)</i></p>
<p>EVERETT, SOPHIA, Corporatisation Legislation: The Key to Effective Port Management, 2001.</p>	<p>Las entidades estatales, como lo son los puertos, ferrocarriles y otros servicios públicos de transporte, tienden a ser locuazmente ineficientes debido, en esencia a su inhabilidad para operar como negocios guiados por objetivos de mercado y/o comerciales, así como la imposibilidad de ser independientes de las variables políticas y burocráticas. No obstante, la conclusión principal no lleva a deducir que la interferencia política en estos servicios, es la razón principal y explicativa de los malos resultados de gestión y operación de este tipo de empresas. Mas bien, el problema radica en el marco legislativo existente, el cual básicamente estipula una organización corporativa de dichos negocios, pero con la directa, constante y poderosa influencia de los ministerios del ramo respectivo. Mientras este modelo persista, los efectos bien conocidos de ese sistema persistirán igualmente.</p> <p>Si las empresas comerciales e industriales del Estado deben operar supuestamente bajo preceptos comerciales y de competencia de mercado, entonces estas no deben ser objeto de limitantes, intervenciones o influencias, de ningún tipo, por parte de los ministerios o cualquier otra entidad pública.</p> <p><i>(Documento28)</i></p>
<p>VAN NIEKERK, HENRIETTE, Ports Restructuring, Policy and Regulation: The South</p>	<p>Como varios países en los últimos 25 años, Sudáfrica ha experimentado un proceso de modernización portuaria. Guardando apropiadamente las proporciones, no resulta exagerado resaltar que tanto allá como en otras latitudes, se han presentando procesos similares, en cuanto a las razones que resultaron catalizadores del mencionado proceso de modernización portuaria, así como con los objetivos que se buscaban cumplir con estas transformaciones.</p> <p>Dentro de las razones que llevaron a la modernización portuaria, se pueden mencionar brevemente las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar la productividad.

<p>African case, 2001.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Obtención de autonomía financiera. 3. Racionalizar la estructura portuaria y minimizar la intervención burocrática durante el proceso de toma de decisiones. 4. Pago y honra de pasivos y/u obligaciones. 5. Disminuir ostensiblemente la participación gubernamental en la operación portuaria, manteniendo únicamente aquella relacionada con la propiedad y administración de los terrenos. 6. Transformación de los puertos, en entidades orientadas cada vez más hacia una visión empresarial y/o corporativa, para así poder participar bajo las premisas de libre competencia y mercado. 7. Desregulación del mercado laboral portuario y crear uno fundamentado en las premisas comerciales y de mercado. 8. Para atraer capital privado. <p>Dentro de las dificultades que pueden ser claramente señaladas como impedimentos en determinadas ocasiones, o desaceleradores de los procesos de modernización, se tiene:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausencia de autonomía financiera. 2. Orientación hacia el ofrecimiento de servicios. 3. Falta de criterios para la correcta asignación de recursos. 4. Composición de las cargas de los puertos. 5. Baja productividad 6. Negativa interrelación con la(s) compañía(s) <i>holding</i>. 7. Negativa interrelación con el o los operador(es) ferroviarios. 8. Tamaños de las unidades del negocio. 9. Capacidad de respuesta y atención de las unidades del negocio portuario. <p>Regulación</p> <p>Como se puede observar, estos procesos de modernización se caracterizan por la reducción significativa del Estado en el desarrollo del tema portuaria. No obstante, sería un craso error dejar a un lado la función de regulador. Esta es vital para lograr un exitoso proceso modernizador, ya que de lo contrario, las consecuencias de estos cambios pueden llegar a ser, inclusive, peores que los que se obtenían por el antiguo sistema. Ahora bien, ¿cuáles deben ser las metas de los reguladores?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Evadir restos legales al programa de reforma que ya se encuentra en implementación. 2. Aclarar el rol del Estado durante y después del proceso de reforma. 3. Identificar en la ley cualquier limitante que limite la habilidad de transferir servicios a los proveedores privados o el rango de opciones que puedan existir para concesionar. 4. Determinar el grado de competencia y la necesidad de un monitoreo de competencia o una regulación económica. 5. Considerar el potencial de reestructuración del sector portuario, para así hacerlo conducido por regulación y competencia, que por ordenes estatales y políticas. 6. Determinar el rango de estrategias que se encuentran disponibles para el regulador, con el objetivo de inducir a la competencia o desincentivar los comportamientos anticompetitivos. 7. Identificar las formas de intervención, que el regulador debe adoptar cuando se presenten comportamientos a sancionar. 8. Determinar que asuntos específicos no se encuentran señalados en las normas
----------------------------	--

	<p>existentes o propuestas y que necesitan ser incluidos. (Documento 29)</p>
<p>CORTEZ, JAIME, Visión prospectiva de la marina mercante colombiana, M. Sc en: Oceanografía, diciembre 16 de 2003.</p>	<p>Quien quiera que domine el mar dominará el comercio, quien domine el comercio dominará la riqueza del mundo y por consiguiente el mundo (Sir Walter Raleigh, S. XVII)</p> <p>1. Marco de conceptual.</p> <p>Desde tiempos remotos las tribus primitivas intercambiaban productos sobrantes por otros que necesitaran y nació el comercio como fuerza vital para el desarrollo de la humanidad.</p> <p>Los flujos de comercio exigen transporte y si bien el transporte en si mismo no genera comercio si lo induce y estimula.</p> <p>En tiempos recientes se vio la necesidad de que los países industrializados tuvieran mas acceso a los mercados de las regiones en desarrollo y la gran lucha por la apertura de los mercados llevaron a la eliminación progresiva de las barreras proteccionista, proceso que ha avanzado mucho y en el cual nos encontramos inmersos en la actualidad.</p> <p>Siendo un tanto simplistas, podemos decir que el transporte es como una red creciente de elementos de diversa capacidad que ha venido uniendo los centros de producción con los de consumo para optimizar la primera e incentivar la segunda utilizando la economía de escala.</p> <p>Inicialmente fue una red precaria que no unía todos los centros requeridos, pero poco a poco fueron integrando todos los modos de transporte y se crearon conexiones redundantes para garantizar la llegada de los productos al destinatario.</p> <p>Cuando Malcom Mc Lean inventó el contenedor en la década de los 50's nunca pensó que estaba colapsando la famosa ecuación tiempo- espacio de Einstein y produciendo la revolución mas grande que se ha visto en el campo del transporte. El volumen reemplazó a la distancia como factor para el cálculo de los costos.</p> <p>Al desaparecer la distancia como factor determinante del costo del transporte, el comercio se orientó hacia los volúmenes y la red multimodal de distribución física internacional de personas, bienes y servicios, dejó de depender de la geografía y se dedico a optimizar sus procesos mediante sistemas logísticos cada vez mas sofisticados. Los modos de transporte se dejaron de utilizar por necesidad y su empleo se orientó a la explotación de las ventajas intrínsecas de cada uno. El contenedor de Mc Lean permite emplear grandes economías de escala y reducir los costos de transferencia a niveles tales que los volvió despreciables en el proceso de entregar el producto al consumidor final.</p> <p>Esta red de transporte se volvió tan eficiente que no solamente unió los centros de producción con los consumidores finales sino que los primeros encontraron que podían optimizar su producción especializando lugares en el mundo para producir partes y grupos de partes, a costos menores por mano de obra mas barata, exenciones o menores impuestos, etc. y desarrollaron el ensamblaje con partes de distintas regiones y países.</p> <p>Esto condujo a que: "Muchos países en desarrollo han pasado de ser exportadores de materias primas y artesanías baratas a convertirse en importantes actores en los mercados mundiales de bienes terminados. En 1980 el 42% de las mercancías exportadas por tales países en el este y sureste asiático fueron productos manufacturados. Para 1998 esta participación se había casi doblado al 82%, el mismo nivel de los países de altos ingresos."</p> <p>Todo modo de transporte cumple su función de conformidad con las necesidades</p>

del comercio y toda empresa que preste servicios de transporte tiene que ser eficiente en la red global para poder subsistir. Dentro de este contexto es que les propongo que estudiemos el transporte marítimo en general y la “Visión prospectiva de la marina mercante colombiana”.

2. El transporte marítimo.

El 70.8% de la superficie del planeta es agua y por esta razón, muchos economistas y antropólogos creen que el invento mas importante para el desarrollo de la humanidad no fue la rueda sino la capacidad de moverse sobre el agua. No es extraño por tanto que el transporte marítimo sea la columna vertebral del comercio global.

El contenedor demoró un poco en entrar de lleno al transporte marítimo y solamente en la década de los 70's produjo la violenta transformación que dejo por fuera del negocio a todos los que fueron incapaces de adaptarse a esta nueva tecnología y mas aun, de entender la reformulación de la filosofía total del transporte que aquel produjo.

El es simplemente una caja modular estandarizada y normalizada pero lleva implícita un gran significado por cuanto el manejo de carga modular se puede automatizar y los montacargas aptos para el manejo de carga general pasaron a la historia.

Para esta época se presentaron las grandes congestiones portuarias en los países del tercer mundo y en algunos puertos del primero, Mientras los puertos buscaban la forma de adaptarse, sin entenderla mucho la nueva tecnología, se empezaron a instalar grúas rápidas en las naves para reemplazar las viejas y obsoletas plumas. Lo cual implicaba un costo mas para el naviero y por consiguiente para los fletes.

Muchos puertos empezaron a instalar grúas pórtico de muelle y de patio y toda una nueva generación de equipos especiales para el manejo de los contenedores. Algunos puertos como Hamburgo, lograron la automatización total. Aparecieron los buques especializados para el transporte exclusivo de contenedores cuando se llegó a la conclusión de que transportar contenedores junto con carga general o de otro tipo era absurdo, por cuanto las operaciones de transferencia son tan lentas como la carga más lenta de manejar.

Con la automatización se reduce el costo de transferencia al no necesitar braceros y se abre el camino a la economía de escala, con lo cual los costos de transferencia se reducen aun mas, hasta volverse insignificantes frente a los volúmenes de carga. Los costos se miden por movimientos de las maquinas y estas pueden trabajar continuamente, los operadores son pocos y muy especializados y sus altos salarios se distribuyen entre los miles de movimientos diarios de su maquina. Los braceros salen de los puertos que quedan gobernados por las maquinas y se desplazan a los puertos secos, sitios de consolidación y desconsolidacion de carga.

Como en el océano no hay rutas fijas, el transporte marítimo comienza a categorizar los puertos y a seleccionarlos por regiones de acuerdo con su capacidad para manejar los volúmenes de carga transportada y ya no tanto con base en el destino final de la misma. Aparecen los grandes puertos (hub ports) para consolidar la carga a nivel regional y aun continental y los puertos menos capaces para manejar grandes volúmenes pasan a ser puertos periféricos servidos por buques alimentadores de estos nuevos corredores de transporte, verdaderas autopistas acuáticas. Muchos países que no lo habían entendido se dan cuenta de la importancia de la planeación del transporte en forma integrada.

Vale decir definiendo los papeles a desempeñar por los puertos, las vías fluviales, férreas, carreteras y aéreas para ofrecer al transporte marítimo conexiones apropiadas para el manejo de los volúmenes que las naves de cuarta quinta y sexta generación transportan. En esta forma se fueron constituyendo los grandes corredores de transporte para servir a los corredores de comercio. Es el mundo globalizado descrito anteriormente, en donde el transporte marítimo tiene un papel fundamental dentro del sistema global y en donde el volumen reemplazó a la distancia como factor de costo de flete. Además, mediante la miniaturización, la industria logró reducir el tamaño de sus productos de alto valor y por tanto se redujo el porcentaje del flete en el costo final de los mismos. Mas adelante veremos las consecuencias prácticas de estos cambios radicales.

3. La marina mercante colombiana.

La marina mercante colombiana nació en la primera mitad del siglo pasado por la necesidad de transportar los productos del comercio internacional de país a costos razonable y murió antes de cumplir el medio siglo por la carencia de una política marítima con objetivos claros y mensurables a corto, mediano y largo plazo, que mantuviera la competitividad de las empresas y les dosificara la protección, necesaria al inicio de una actividad pero perversa cuando se mantiene por tiempo demasiado largo y sin control. A un niño cuando quiere empezar a caminar se le regala un caminador pero nunca una silla de ruedas y se le dan estímulos para impulsarlo a caminar pero nunca para que los venda a terceros. Esta carencia de Política y de controles sobre los resultados y usos de los estímulos convirtieron a la mayoría de la industria en paralíticos antes de aprender a caminar.

Como consecuencia de esto, las empresas colombianas con muy pocas excepciones, se fueron volviendo técnica, operativa, administrativa y comercialmente obsoletas, porque era mas fácil y rentable a corto plazo, vender los incentivos del Estado a las empresas extranjeras y capitalizar el producto del enriquecimiento sin causa por la venta de bandera, que fortalecer y actualizar su capacidad comercial, operativa y de gestión en el mundo de la competencia abierta que tarde o temprano llegaría.

Frente a un transporte marítimo en plena evolución creativa, optimizando su operación para dinamizar el comercio aumentado sus volúmenes de carga, innovando y ampliando sus servicios para darles cada vez mayor valor agregado a fin de multiplicar el número de clientes y aplicando economías de escala con naves especializadas cada vez de mayor tamaño y rutas optimizadas, utilizando la telemática a escala global, invirtiendo en puertos y sistemas puerta a puerta para reducir costos y lograr el objetivo de hacer colapsar el tiempo y el espacio, a fin de volver vecinos los rincones mas remotos de la tierra y que lograron aliarse con gobiernos visionarios que les suministraron las herramientas legales para establecer y fortalecer los corredores de transporte y fomentar el desarrollo de los de comercio; la marina mercante colombiana seguía con sus buques nuevos pero obsoletos, de carga mixta: general, refrigerada y contenedores, sin poder entender lo que sucedía a su alrededor. Necesariamente tenia que desaparecer por incapacidad gerencial, obsolescencia técnica, operativa y comercial.

4. ¿Colombia necesita una marina mercante?

Algunos podrían afirmar que al desaparecer la marina mercante colombiana las empresas transportadoras extranjeras suplen la deficiencia temporal y el comercio internacional del país continuara su crecimiento normal con fletes al costo del

mercado.

Infortunadamente el mercado no se mueve de una manera tan simple y transparente cuando desaparece uno de los actores. Las estadísticas de la CEPAL muestran que Colombia pagó, durante el año 2002, en promedio 46 dólares por tonelada, por concepto de fletes y seguros por su transporte marítimo internacional, mientras Chile pagaba 14, Brasil 24, Méjico 32, Argentina 34, Perú 41 y Bolivia 45. Si se mira simplemente en un mapa la longitud de las rutas desde y hacia los flujos del Comercio internacional de Latinoamérica: Estados Unidos, Europa, Japón, etc. no se encuentra una explicación razonable para estas diferencias. La comparación con las marinas mercantes de algunos de los países latinoamericanos que sufrieron la misma crisis en la década de los noventas muestra una clara correlación entre nivel de fletes y marina mercante nacional. Es dramática la diferencia entre Colombia y Chile y podemos aprender algo de su análisis.

Chile fue la primera nación latinoamericana en abrirse al comercio internacional y tuvo que enfrentarse a lo adverso de su situación geográfica en relación con los centros comerciales del mundo en una eventual competencia con los demás países. Dentro del ejercicio de convertir debilidades en fortalezas, crearon una marina mercante moderna y muy eficiente que en la actualidad les permite competir ventajosamente con sus productos gracias a unos costos de fletes que anulan totalmente la desventaja geográfica y le dan una ventaja competitiva adicional que ningún otro país latinoamericano tiene.

Pero, de nada sirve una gran marina mercante si no esta incorporada dentro de una agresiva Política Comercial y de transporte con estrategias coherentes que alcancen objetivos acumulables. Sobra decir que Chile estructuró una Política marítima visionaria mientras nosotros discutíamos hasta el infinito sobre que entidad del estado tenía la misión divina de formularla y por tanto, en este foro seguimos insistiendo en su necesidad cuando ya Chile esta disfrutando de sus beneficios.

“Canadá, China y África Occidental representan tres ejemplos divergentes de política de transporte marítimo. Canadá se ha descrito como un caso de *laiser fair*, consistente con el concepto de globalización y la dependencia de las fuerzas del mercado. China persigue una estrategia de expansión marítima bilateral (y unilateral) que incluye el transporte marítimo, puertos, construcción naval y todos los demás aspectos relacionados con las actividades marítimas. Las naciones del centro y occidente de África, que obtuvieron la independencia en 1960, han seguido una política de naturaleza ostensiblemente multilateral dentro del marco de referencia del Código de las Naciones Unidas para las Conferencias marítimas. Estos tres ejemplos podrían apoyar tres cosas completamente opuestas: 1) Confirmar la muerte de las Políticas Nacionales 2) Ilustrar el resurgimiento del tradicional Poder Marítimo, y 3) Demostrar la utilidad de enfoques regionales a las dificultades asociadas con el desarrollo de sistemas eficientes de transporte multimodal en países en desarrollo donde los volúmenes de carga constituyen un serio impedimento a la conformación de mercados competitivos y eficientes”.

Chile con su apertura a los mercados, se podría decir que esta más cerca del caso Canadiense pero su política marítima la acerca mucho más al caso chino. Colombia carece de Política marítima y tiene una apertura a medias frente al comercio internacional y por tanto podría estar un poco cerca al caso de Canadá muy lejos del caso Chino y del caso de África. Tampoco se parece a Chile y a esto debe las diferencias abismales en materia marítima con la nación austral y los costos que esta pagando saltan a la vista.

En el año 2000 Colombia exportó 64,252,750 toneladas con un valor FOB de US \$ 9,797,034,565 y importó 11,775,203 toneladas con un precio FOB de US \$ 6,523,863,116; es decir, que por concepto de fletes y seguros pagó en promedio por el transporte de 76,027,953 toneladas, la suma de 3,497 millones de dólares mientras que Chile para transportar la misma cantidad de carga a distancias varias veces superiores pagó 1,064 millones de dólares. Colombia se habría ahorrado probablemente más de dos mil cuatrocientos millones de dólares por año si hubiera seguido el camino de Chile en materia marítima y de puertos, aun en un mercado completamente abierto.

Este es el costo anual de no haber tenido una política de transporte marítimo y puertos clara y con objetivos mensurables de corto, mediano y largo plazo, en momentos en que el transporte marítimo mundial se expandía y modernizaba como se ha descrito anteriormente.

Para entender un poco el encarecimiento de los fletes, es necesario mencionar que las grandes flotas del mundo (algo más de 20) tienen barreras para impedir el acceso de competidores y una de ellas es la de mantener capacidad sobrante, lo cual es muy costoso, para bajar fletes en el momento en que el competidor aparezca y reducirle su carga potencial. Este costo se le carga a las rutas de menos movimiento o en las que no haya competencia o en donde la carga en las dos direcciones no este compensada. Pareciera ser que Colombia es el cliente favorito para este ejercicio.

Por otro lado, los puertos al ser incapaces de atraer el comercio internacional se quedaron por fuera de las grandes autopistas acuáticas, lo cual obliga a transbordos que encarecen los fletes. Finalmente, como los países más atrasados de la tierra, Colombia compra CIF y vende FOB renunciando sistemáticamente a la negociación de fletes y seguros, aun en los casos cuando tiene potencialmente la mayor capacidad negociadora como es el caso de los graneles (exportaciones de petróleo, carbón, etc.).

¿Como podremos competir en el ALCA, en el APTDEA y dentro de todos los mecanismos de apertura comercial en los que nos veremos obligados a participar? ¿Cuanta productividad les tendremos que exigir a nuestros empresarios para competir con este lastre? ¿Qué pasará con nuestro incipiente crecimiento comercial? ¿Los tratados bilaterales mejorarán la situación? ¿Las fuerzas del mercado están actuando libremente y nuestro deber es dejar que ellas solas equilibren los fletes?

Un político muy conocido cuando era ministro hace unos años y a propósito del tema dijo que Colombia no necesitaba una marina mercante nacional sino fletes bajos. Lo triste es que con lo primero solamente logró los fletes más costosos de la región.

La evidente correlación que existe entre las estadísticas de fletes y seguros pagados frente al tamaño de la marina mercante, especialmente en cuanto a su capacidad para carga en contenedores, nos lleva a concluir que efectivamente Colombia necesita una marina mercante de propiedad de los colombianos y capaz de competir en las rutas que le interesan al país, que no son necesariamente las más rentables al inicio de su actividad, con el propósito de bajar los costos de los fletes y lograr que parte de los mismos se quede en el país para mejorar la balanza comercial

5. El gran reto: volver al mar.

La economía de mercado es una fuerza irresistible y los países con aspiraciones autárquicas van quedando simplemente sepultados por el avance arrollador del

comercio internacional. Por el contrario, los países en desarrollo que han podido aprovechar sus fortalezas y aun más, convertir sus debilidades en fortalezas para explotar las oportunidades, se están transformando en centros industriales y manufactureros para el mundo y han ido dejando el papel exclusivo de productores de materias primas a los más atrasados.

Hay quienes sostienen que la internacionalización de la economía, con la desregulación general que conlleva, volvió obsoleta la formulación de políticas por parte de los estados y por tanto hacerlo, es simplemente una pérdida de tiempo. Sin embargo, la Política es más que el arte de lo posible, es el arte y ciencia de hacer posible lo necesario, es la que permite convertir las debilidades en fortalezas y aprovechar las oportunidades para alcanzar el fin último de cualquier estado, que es lograr niveles de bienestar cada vez más altos para sus habitantes.

Las políticas finalmente, se basan en los intereses de un estado y las estrategias para defenderlos frente a las amenazas y sus debilidades, aprovechando sus fortalezas y las oportunidades. Ante la desregulación, las diferencias se vuelven importantes y usarlas en su provecho vuelve imperativa la formulación de las Políticas de Estado. Aquí se aplica el aforismo: “Piensa globalmente pero actúa localmente”

La Política de Desarrollo tiene dentro de sus ingredientes la producción y el comercio y en el mundo moderno ambos ingredientes dependen del transporte.

La Política de Transporte de un país tiene que tener en cuenta que este se compone de infraestructura física y logística y que un corredor de comercio, es decir el espacio físico a través del cual fluyen los bienes y servicios entre dos regiones, depende de un corredor de transporte pero un corredor de transporte por sí solo no genera cargas significativas. Sin embargo, entre ambos normalmente existen sinergias que pueden convertir un sitio olvidado en un agitado centro distribuidor de tráfico, como es el caso de Freeport en las Bahamas o Kingston en Jamaica. Tener mayores activos no significa tener mejores sistemas logísticos.

Hemos perdido demasiado tiempo en discusiones bizantinas, es hora de actuar para recuperar el tiempo perdido.

Formular una política nacional de transporte marítimo y puertos (las naves solas no pueden incentivar el comercio internacional si no tiene puertos adecuados a las necesidades de los corredores de transporte que se deben desarrollar y fortalecer), de largo plazo. Derivada de esta se debe promulgar una Ley de fomento de la marina mercante colombiana que contemple los siguientes aspectos:

- Establecer mecanismos para que surjan empresas agresivas comercialmente, con tecnologías de punta de gestión empresarial y profundos conocimientos de economía marítima, es decir, que tengan la capacidad potencial de competir exitosamente en el mercado abierto para hacer bajar los fletes de los productos colombianos. Esto solamente se logra mediante estímulos, algunos de los cuales mencionaremos a continuación
- La empresa naviera colombiana debe poder usar naves propias o alquiladas en cualquier modalidad (time charter, voyage charter, casco desnudo, *demise*, arrendamiento financiero, etc.).
- A las naves de bandera colombiana no se les exigirán requisitos diferentes a los establecidos por los tratados internacionales, tales como los de seguridad de la vida humana en el mar y el transporte seguro de mercancías. Deben poder competir con las mismas reglas que las naves extranjeras.

- Las naves de propiedad de nacionales y dedicadas al transporte marítimo internacional podrán depreciarse anualmente en forma variable hasta un límite de 20 años, para ajustarla a las fluctuaciones del mercado internacional de fletes.
- El Estado suministrará asistencia técnica y comercial a las empresas nacionales que deseen vender CIF y comprar FOB y financiación blanda para sus fletes. (Colombia, junto con los países mas atrasados de la tierra compra CIF y vende FOB)
- Las naves registradas en Colombia solamente pagaran los impuestos y derechos que pagan las que se registran en Panamá.
- Las empresas navieras colombianas se comprometen a mantener fletes más bajos que sus competidores para del comercio exterior del país y a establecer rutas directas en sus principales corredores comerciales.
- En igualdad de condiciones, las empresas navieras nacionales tendrán el derecho del de igualar la mejor oferta de fletes (last refusal) en toda oferta de fletes a las empresas colombianas y residentes en Colombia. Las empresas compradoras de tales fletes tendrán derecho a un descuento tributario sobre los mismos.
- Colombia aplicara estrictamente el principio de la reciprocidad para el acceso de las cargas de origen gubernamental, bajo principios transparentes de competitividad.
- La democratización de la propiedad de las naves es la columna vertebral para el crecimiento de la marina mercante y por tanto se tienen que crear estímulos tributarios para los pequeños inversionistas que participan en la compra de una nave utilizando sus ahorros. Se propone que tales inversionistas que no posean mas del cinco por ciento de la propiedad de la nave, dejen de pagar impuestos sobre su participación durante los primeros cinco años de adquirida la nave. Esta modalidad evita la barrera de ingreso al negocio naviero que en razón a los capitales requeridos no deja entrar sino a los grandes conglomerados económicos.
- Se debe estimular la creación de empresas operadoras que utilicen para el servicio que prestan, naves de diferentes propietarios siempre y cuando tengan una participación de un cinco por ciento por lo meno en la propiedad de una o mas de tales naves.
- Se debe definir con claridad la forma de operar de los diferentes servicios de transporte, con el fin de eliminar las ambigüedades de la legislación. Pedirle a una empresa de servicio trampero o "tramp" que registre fletes o solicite rutas, es tan absurdo como pedirle a una línea regular que negocie los fletes con cada pequeño usuario.
- Todas las disposiciones deben tener fuerza de ley porque las cuantiosas inversiones que exige el transporte marítimo requieren un marco jurídico, estable, transparente y adecuado para estimular la inversión privada en el negocio naviero, especialmente en el transporte marítimo internacional, con el fin de generar empleo estable, reducir el flujo neto de divisas al exterior por concepto de fletes y competir internacionalmente en el mercado para lograr que el nivel de estos se ajuste a un mercado mas perfecto.
- A las empresas colombianas y a las naves de bandera nacional se aplicarán la misma normatividad que Chile aplica a sus similares:
"Bajo la legislación vigente, el presidente y miembros de la junta directiva de las navieras chilenas deben ser chilenos, y mas del 50% del capital de la compañía

debe ser propiedad de nacionales chilenos. Solamente un chileno o persona jurídica registrada en Chile esta calificado para registrar un buque en Chile. Naves diferentes a las de pesca de propiedad de extranjeros se pueden registrar como buque chileno si tales extranjeros están domiciliados en Chile, si la principal sede de sus negocios esta en Chile o si ejercen una profesión permanentemente en Chile. Solamente naturales chilenos están autorizados para trabajar en Chile como Operadores Multimodales”.

6. El transporte de cabotaje.

Nos guste o no, la internacionalización de la economía es un hecho en el ámbito universal y poco a poco las presiones de los países desarrollados Irán abriendo brechas en los sistemas proteccionistas de los países considerados mercados potenciales.

El globalismo exige la optimización del transporte e infortunadamente para los países que se aferran a este último reducto para la protección de navieras nacionales, más temprano que tarde estos servicios serán absorbidos por los corredores internacionales de transporte bajo la presión de fletes más bajos y la de los usuarios que los pagan. Las ineficiencias en el comercio internacional son muy costosas en el mundo sin fronteras para el transporte.

Los buques feeders tratarán de distribuir cada vez mayores volúmenes de carga a lo largo de las costas de los países como continuación de su tráfico internacional, para lograr que sus fletes sean más baratos. ¿Como resistir la presión de los usuarios?

Inicialmente el cabotaje se volverá regional en una primera etapa para finalmente volverse de libre acceso si las grandes navieras internacionales están interesadas en él.

Quienes no se preparen para esa tendencia fortaleciendo la competitividad de sus navieras de cabotaje podrán llegar al mismo final de los que creyeron que la reserva de carga había llegado para quedarse indefinidamente. Las presiones para acabar con la protección será interna y estará basada simplemente en costos. Solamente las empresas acostumbradas a competir y a optimizar sus servicios podrán resistir la presión.

Es importante recordar que en un mundo globalizado los que compiten no son los países sino las empresas.

Otra alternativa viable es que las empresas de cabotaje empiecen a prestar servicios regionales con estrategias comerciales muy agresivas a fin de posicionarse muy bien en este ámbito, adquirir capacidad gerencial suficiente y eventualmente prestar servicios alimentadores o *feeder* competitivos para adelantarse a la competencia internacional.

7. Conclusión.

Iniciando el tercer milenio y después de tanto tiempo perdido en discusiones bizantinas, debemos encarar la tarea de hacer coincidentes las decisiones políticas con la vocación marítima de un país que al borde del océano debe decidir si aprende a nadar en él o se resigna a dejarse ahogar con la primera ola.
(Documento30)

V. Entrevistas y encuestas

FECHA	CONTENIDO DE INTERÉS
<p>Ministerio de Transporte, Diciembre 3 de 2003.</p>	<p>Mario Alario, coordinador grupo de concesiones portuarias La experiencia de la Ley 1 de 1991 puede ser calificada como positiva debido a que: 1. Se acabó con Puertos de Colombia 2. Se alivió el déficit provocado por la ausencia de ganancias por la operación de Colpuertos. 3. Alivio de pasivos pensionales. 4. Se han obtenido significativos niveles de competitividad. En conclusión, se han superado las expectativas, pero en la actualidad esta puede llegar a necesitar reformas. La Ley fue igualitaria. Pero al colocar en las mismas condiciones a los distintos sectores marítimos, ha provocado, por ejemplo, serios problemas para el sector pesquero. Existen importantes vacíos en lo concerniente a la regulación del sistema portuario (decreto 101 de 2000) y en cuanto al momento en que se reversen o devuelvan los bienes del Estado por parte de las Sociedad Portuarias. “No importan las contraprestaciones, La regulación debe apuntar hacia incentivar las inversiones privadas en los puertos” (Grúas, muelles y similares). El Ministerio busca acabar con la diferenciación entre puertos marítimos y fluviales. (Documento31)</p>
<p>DIMAR, Diciembre 16 de 2003.</p>	<p>Fidel Ernesto Azula, División de transporte marítimo. No existe una política portuaria en el gobierno. A las Sociedades Portuarias Regionales, SPR, se les dieron todas las libertades. Son monopolio. El supuesto mercado los llevó a cuadrar y fijar unilateralmente las tarifas. La política pública fue transferida “de manera burda”, a manos privadas, es decir hacia las SPR. La Ley 1 de 1991 puede ser calificada como positiva. Si se ha presentado un mejoramiento tangible, especialmente al ser comparados los resultados colombianos frente a los de Venezuela y el Ecuador durante la última década. Pero dentro de los aspectos negativos, puede señalarse la simple reconversión de trabajadores a operarios. Más importante aún, está el hecho de que la Ley 1 no tiene en cuenta que los puertos no son únicamente las SPR. Ha dejado a un lado el universo total del sistema portuario. Aunque se han reducido ostensibles las tarifas y los tiempos de servicio, se han creado monopolios privados. Acerca del escenario en el sistema portuario, se puede identificar claramente un “galimatías institucional, que se caracteriza por la fuerte competencia entre las distintas entidades públicas que trabajan en el sector. Las leyes no son claras y se encuentran en constante modificación. Desde la Dimar existe la sensación que en el Ministerio de Transporte no se</p>

	<p>poseen los conocimientos ni las nociones mínimas sobre la singular importancia del modo marítima. Para esa institución solo existe el modo terrestre. Sobre los Conpes. Son documentos mal concebidos, sin definición ni manejo y por último, no posee fuerza alguna, por lo tanto terminan siendo un compilado de lugares comunes. (Documento 32)</p>
--	---

- ⁱ NACIONES UNIDAS. Desarrollo Portuario, TD/B/C.4/175/Rev.1, p. 1.
- ⁱⁱ NICHOLS, THEODORE E. Tres puertos de Colombia. Biblioteca Banco Popular, 1973.
- ⁱⁱⁱ BANCO MUNDIAL. Informe de evaluación Colombia, No. 5530b-CD, 24 de octubre 1985. Reseña histórica de los puertos colombianos.
- ^{iv} NACIONES UNIDAS. Economía marítima y administración de puertos. 1979. Pág. 32
- ^v Op. Cit., BANCO MUNDIAL. Informe de evaluación Colombia.
- ^{vi} Ibíd., p. 9.
- ^{vii} Op. Cit., NACIONES UNIDAS. Economía marítima y administración de puertos, pp. 6-9.
- ^{viii} UNTACD, Desarrollo Portuario. Manual de planificación para países en desarrollo, , TD/B/C.4/175/Rev.1, 1984.
- ^{ix} Op. Cit., NACIONES UNIDAS, Economía marítima y administración de puertos, p. 4.
- ^x SÁNCHEZ, JAIME, Visión prospectiva de la Marina Mercante Colombiana, Noviembre 16 de 2003.
- ^{xi} MEIFENG, LUO, A spatial-economic multimodal transportation simulation Model for US coastal Container Ports, et al. IAME Conference 2002.
- ^{xii} BANCO MUNDIAL. Informe de evaluación, 5530b-CO. 5.03
- ^{xiii} Decreto 2910 de 1991. Art. 10 y 11.
- ^{xiv} DNP, Plan de Expansión portuaria 2002-2003-CONPES 3149. Racionalizar la oferta de servicios portuarios, 2002.
- ^{xv} MARTNER, CARLOS, The restructuring of Mexican Ports and Modal integration of transport in Mexico, et al. IAME Conference 2002.
- ^{xvi} CEPAL. Fletes y seguros año 2000, En: www.eclac.el/transporte/perfil/fleteseg00.asp.
- ^{xvii} Decreto 2910 de 1991. Artículo 10.
- ^{xviii} Decreto 2910 de 1991. Artículo 11.
- ^{xix} SÁNCHEZ, JAIME, Análisis comparativo de los Planes de Expansión Portuaria 1993- 2003, 2004.
- ^{xx} Op. Cit., DNP.
- ^{xxi} Reglamento de Concesiones Marítimas de Chile. Artículos 58 a 65.
- ^{xxii} DNP, Plan de Expansión Portuaria 1993-1995. CONPES-DNP-2680, Conclusiones del Balance Demanda – Capacidad, 1993.