

DECRETO 2688 DE 1993

(diciembre 30)

POR EL CUAL SE EXPIDE EL PLAN DE EXPANSION PORTUARIA PARA EL PERIODO 1993-1995.

Nota: Derogado por el Decreto 1775 de 1998, artículo 3.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, y en especial de las que le confieren el artículo 189 numeral 11 de la Constitución Política, y el artículo 3º de la Ley 1 de 1991, y

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Transporte ha presentando al Conpes, para su aprobación, a través del Departamento Nacional de Planeación, el documento Conpes-DNP-2680 Mintransporte-Uinfe del 11 de noviembre de 1993, que contiene el Plan de Expansión Portuaria para el período 1993-1995;

Que el Conpes, después de estudiar ese documento, y de hacerle las reformas del caso, acordó el día 11 de noviembre de 1993, como versión final, la que aparece en el documento aludido;

Que ese documento contiene tanto las materias propias del “Plan de Expansión Portuaria” al que se refiere el artículo 2º de la Ley 1 de 1991, como otras que el Gobierno podrá acoger o modificar en cualquier tiempo, dentro de sus competencias ordinarias, para estimular una política competitiva en puertos, para orientar la política portuaria hasta el año 2000, para hacer inversiones complementarias en infraestructura y servicios básicos, y para evaluar y reforzar institucionalmente la Superintendencia General de Puertos;

Que el Plan, cuyo contenido y alcance define el artículo 2º de la Ley 1 de 1991, debe expedirse por medio de decreto reglamentario, y que, para ello, el “Plan de Expansión Pertuaria” que aparece en el documento aludido se hará obligatorio de la manera prevista en los artículos siguientes:

DECRETA:

CAPITULO I

REGIONES EN DONDE CONVIENE ESTABLECER PUERTOS.

Artículo 1º. CONVENIENCIA DE INVERSIONES EN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

Declárese la conveniencia, para el sistema portuario, de incrementar la capacidad de manejo de carga de acuerdo a lo previsto en el documento Conpes-DNP-2680-Mintransporte-Uinfe del 11 de noviembre de 1993. Este objetivo debe lograrse, ante todo, con la introducción de prácticas operativas eficientes y con la inversión en equipos especializados; y con las inversiones en infraestructura que se indican en el artículo 99 de este Decreto.

Por medio de los instrumentos previstos en la Ley 1 de 1991, y al aplicar la metodología de contraprestaciones que se regulará adelante, se procurará que los puertos privados presten servicios a terceros.

Así mismo para el caso del carbón se requiere que se desarrollen las zonas portuarias existentes y los sistemas de transporte que comunican las minas con los puertos de exportación.

Declárase la conveniencia, igualmente, de iniciar las actividades necesarias para que el sistema portuario disponga en el año 2000 de la capacidad de manejo de carga descrita en el documento arriba aludido.

Artículo 2º ZONAS PORTUARIAS GENERALES. Son Zonas Portuarias generales aquellas aptas para la localización de puertos de carga general, contenedores y graneles sólidos (excepto carbón) que requieran grandes áreas de manejo y almacenamiento próximas al muelle.

Artículo 3º ZONAS PORTUARIAS PARA LA EXPORTACION DE CARBON. En las zonas portuarias para la exportación del carbón, el manejo de la carga podrá hacerse en instalaciones apartadas de las costas, utilizando bandas transportadoras entre la plataforma de atraque y los sitios de almacenamiento.

Artículo 4º ZONAS PORTUARIAS PARA HIDROCARBUROS. Son aquellas habilitadas para el establecimiento de puertos destinados al manejo de hidrocarburos.

Artículo 5º REGIONES EN LAS QUE CONVIENE ESTABLECER PUERTOS. Además de las zonas ya habilitadas en el Decreto 2147 de 1991, se podrán otorgar nuevas concesiones portuarias, tanto para la localización de puertos de carga general, contenedores y graneles sólidos, como para la exportación de carbón o de hidrocarburos, o para varios o todos estos usos, en todas las zonas que cumplan las siguientes condiciones:

a) Que no hagan parte de la zona de reserva o parques naturales señalados por la ley, o definidos actualmente por el Inderena, tal como aparecen enumerados en el Anexo B del documento Conpes-DNP-2680-Mintransporte-UINF del 11 de noviembre de 1993.

b) Que no disten más de 50 kms. de la red vial, y que dispongan de un plan de inversión pública o privada que asegure la financiación y el desarrollo de la infraestructura básica.

Se podrán otorgar concesiones portuarias en los Distritos Turísticos, definidos como tales en la ley o en las normas constitucionales, en aquellas zonas en las cuales el respectivo Concejo se haya pronunciado favorablemente sobre los proyectos portuarios para efectos del desarrollo del respectivo Distrito, en armonía con lo previsto en el numeral 2º del artículo 313 de la [Constitución Política](#).

El Superintendente General de Puertos al estudiar una solicitud de concesión portuaria en los Distritos Turísticos verificará que los respectivos Concejos se hayan pronunciado favorablemente.

Para efectos de la colaboración armónica prevista en el artículo 113 de la [Constitución Política](#), el Ministerio de Desarrollo de oficio o a solicitud de quienes tengan interés de obtener concesiones portuarias, remitirá a los alcaldes de los Distritos Turísticos, para información suya y de los respectivos Concejos, su concepto sobre el impacto de los proyectos portuarios en el desarrollo turístico de la zona, de acuerdo a lo previsto en los artículos 2º y 23 del Decreto 2152 de 1992, el cual deberá ser tenido en cuenta en desarrollo del principio de coordinación establecido en el artículo 288 de la Carta Política.

Respecto de las solicitudes de concesión portuaria en distritos turísticos, antes de emitir la resolución aprobatoria el Superintendente de Puertos oirá la opinión de los Ministros de Hacienda y Crédito Público, Desarrollo Económico, de Transportes, Minas y Energía y Comercio Exterior, así como del Director del Departamento Nacional de Planeación y del Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, acerca de la conveniencia de la solicitud y de las condiciones a las que debe someterse la sociedad portuaria que quiera que se le otorgue una concesión.

Las zonas portuarias para hidrocarburos requerirán utilizar ductos subterráneos, en cualquier región.

Artículo 6º Los permisos y concesiones para la construcción y operación de puertos otorgados con anterioridad a la publicación de este Decreto, en zonas destinadas a las que autoriza el artículo anterior, serán respetados hasta su expiración. Igualmente de los concedidos con anterioridad a la expedición de la Ley 1 de 1991, salvo que se presenten estudios ambientales y técnicos debidamente sustentados, no se autorizarán ampliaciones, prórrogas o cambios en las condiciones en que fueron otorgados.

Artículo 7º ZONAS ACCESORIAS. Las zonas accesorias a las que se refiere el numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley 1 de 1991, incluirán entre otras, aquellas distintas de las playas y zonas de bajamar, que están normalmente cubiertas por las aguas marinas y que son concesibles en cuanto pertenecen al Estado.

CAPITULO II

DE LAS INVERSIONES PUBLICAS Y PRIVADAS.

Artículo 8º INVERSIONES PUBLICAS EN ACTIVIDADES PORTUARIAS. Con sujeción a las normas constitucionales y legales sobre presupuesto, y a la Ley 1 de 1991, el Estado continuará siendo responsable de financiar las inversiones en mantenimiento y profundización de canales de acceso y de los estudios pertinentes.

Las autoridades tomarán, en especial, las medidas que les correspondan para que dentro de los presupuestos se incluyan apropiaciones para inversiones con recursos públicos concentradas en dos tipos de actividades: dragado y profundización de canales de acceso, y dotación de infraestructura vial y de servicios básicos. Las apropiaciones que se hagan hasta 1995 en actividades portuarias se distribuirán así:

8.1. DRAGADOS Y PROFUNDIZACION. Por el equivalente en pesos de US\$ 15.6 millones para dragado; de acuerdo con la distribución que aparece en el Cuadro 11 del documento Conpes-DNP-2680-Mintransporte-UINF del 11 de noviembre de 1993. Además, US\$ 20 millones en profundización.

8.1.1. BUENAVENTURA. Las apropiaciones se destinarán a inversiones regulares en el mantenimiento del canal de acceso, y a profundizar éste y el área de maniobra y zona de muelles hasta 10 metros en una primera fase.

8.1.2. BARRANQUILLA. La inversión en dragado se dirigirá (US\$ 6 millones) a mantener el

calado requerido. En la desembocadura del Río Magdalena se continuarán las obras del dique direccional, con inversiones por US\$ 11 millones.

8.1.3. CARTAGENA. Se efectuarán las inversiones de dragado de mantenimiento en la Bahía de Cartagena, con un costo aproximado de US\$ 1.2 millones.

8.2. ESTUDIOS.

8.2.1. PUERTOS EN LA COSTA PACIFICA: El Ministerio de Transporte adelantará durante los próximos dos años los siguientes estudios:

Para la profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura hasta 11.5 m., se adelantará el estudio de viabilidad técnica y ambiental.

Para el desarrollo del Puerto en Tribugá, se adelantarán los estudios de preinversión, entre los que se incluyen el desarrollo del Plan Maestro para la construcción y financiación del puerto, el estudio detallado de impacto ambiental y el plan de manejo y mitigación.

Estudios para el futuro desarrollo de la zona de la Ciénaga de Mallorquín el margen occidental de Bocas de Ceniza.

Estudios que, en consistencia con los lineamientos del documento Conpes-DNP-2680-Mintransporte-UINF del 11 noviembre de 1993, permitan determinar los requerimientos de puertos carboníferos, así como las condiciones y el cronograma bajo el cual las instalaciones existentes en zonas no aptas para esta actividad deberán dejar de prestar dicho servicio. Estos estudios estarán a cargo de la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 9º INVERSIONES PRIVADAS EN ACTIVIDADES PORTUARIAS. La Superintendencia General de Puertos tomará las medidas necesarias para asegurar que quienes han celebrado contratos de concesión portuaria realicen las inversiones a las que se comprometieron, y en

particular las que aparecen en el Cuadro 12 del documento Conpes-DNP-2680-Mintransporte-UINF del 11 de noviembre de 1993.

Igualmente, la Superintendencia General de Puertos, dentro de las facultades legales y contractuales de que dispone, procurará que para 1995 los operadores adelanten las siguientes inversiones en grúas pórtico: dos en Buenaventura (1994), dos en Santa Marta, y dos en Cartagena. En Barranquilla los operadores instalarán dos grúas móviles. Todo por un valor estimado de US\$ 47 millones.

CAPITULO III

DE LAS CONTRAPRESTACIONES

Artículo 10. DEBEN DE PAGAR CONTRAPRESTACIONES. Los concesionarios deberán pagar una contraprestación para la explotación de playas y terrenos de bajamar. El valor de la contraprestación se destinará en la forma dispuesta por la ley, y será recaudado por la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 11. METODOLOGIA GENERAL AL DEFINIR CONTRAPRESTACIONES POR CONCESIONES PORTUARIAS. Al establecer contraprestaciones por concesiones portuarias se aplicará la metodología que aparece en el anexo C del documento Conpes-DNP-2680-Mintransporte-UINF del 11 de noviembre de 1993.

La metodología deberá aplicarse en tal manera que permita definir un valor de la contraprestación para cada año; y que permita incluir los valores respectivos en cada contrato de concesión.

Así mismo, a través de la metodología de contraprestación, se deberán evitar las rentas monopólicas.

CAPITULO IV

DEL SISTEMA TARIFARIO.

ARTICULO 12. LIBERTAD DE TARIFAS EN SERVICIO. Quienes presten servicios portuarios tales como cargue, descargue, manejo, pilotaje, remolque y almacenamiento, podrán señalar libremente las tarifas por esos servicios.

Artículo 13. LIBERTAD DE TARIFAS EN PUERTOS DE SERVICIOS PRIVADO. Las sociedades que operen puertos de servicio privado podrán fijar libremente sus tarifas, con sujeción a lo previsto en el artículo 19 de la Ley 1 de 1991.

Artículo 14. METODOLOGIA DE APLICACION GENERAL AL AUTORIZAR TARIFAS A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS. La Superintendencia General de Puertos establecerá fórmulas generales para el cálculo de tarifas en las sociedades portuarias que operen puertos de servicio público por el uso de la infraestructura portuaria para la carga y el barco.

La metodología debe asegurar que las tarifas resultantes sean competitivas frente a los puertos de la región; y que cubran los costos y la remuneración del capital. Las tarifas por el uso de la infraestructura para la carga se definirán para carga general, contenedores y graneles; sin embargo dentro de estas categorías no podrán establecerse tarifas diferenciales por producto.

La resolución respectiva contendrá lo siguiente:

14.1. El promedio de tarifas comparables para los servicios de uso de infraestructura por parte de las naves (muellaje), y uso de infraestructura según tipo de carga;

14.2. La advertencia de que las tarifas que resulten al aplicar la fórmula son máximas. Las sociedades podrán reducirlas siempre y cuando se cubran costos y de acuerdo con los

procedimientos establecidos por la ley.

14.3. La metodología de descuento del flujo de caja que deben aplicar las sociedades portuarias para determinar las tarifas que den factibilidad financiera a su operación. Esa metodología incluirá, por lo menos, el horizonte de análisis, el sistema de depreciación, el período de amortización de las inversiones, la tasa de descuento que haya de utilizarse, y el rango adecuado de las tasas internas de retorno.

14.4. La vigencia que han de tener las tarifas que produzcan las fórmulas, y los motivos y mecanismos de reajuste.

14.5. La información de costos y tarifas que deben enviar las sociedades portuarias a la Superintendencia General de Puertos para los servicios sujetos a regulación tarifaria y para aquellos amparados por el régimen de libertad.

CAPITULO V

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 15. DEROGACIONES. Este decreto deroga al Decreto 2147 de 1991.

Artículo 16. VIGENCIA. Este Decreto rige a partir de su publicación, que incluirá el documento Conpes-DNP-2680-sus anexos, y al menos por dos años, hasta que el Conpes apruebe otro Plan de Expansión.

Comuníquese, Publíquese Y Cúmplase.

Dado en Cartagena de Indias, a 30 de diciembre de 1993.

CESAR GAVIRIA TRUJILLO

El Ministerio De Obras Públicas Y Transporte,

JORGE BENDECK OLIVELLA.

El Director del Departamento Nacional de Planeación,

ARMANDO MONTENEGRO TRUJILLO.